



NEUE MOBILITÄT HÄLT EINZUG IN DEN WOHNUNGSBAU

Michael Glotz-Richter
-Referent nachhaltige Mobilität-



Ziele, Rahmen und Wirkungen des Bremer Modells

Die Veranstaltungen werden als Teil des STARS-Projektes im EU Programm Horizon2020 gefördert.



The STARS project received funding from the H2020 Programme under grant agreement n° 769513.















Google

...30.000... €

...50.000... €



Privatgarage



Fahrräder
bitte
schleppen !

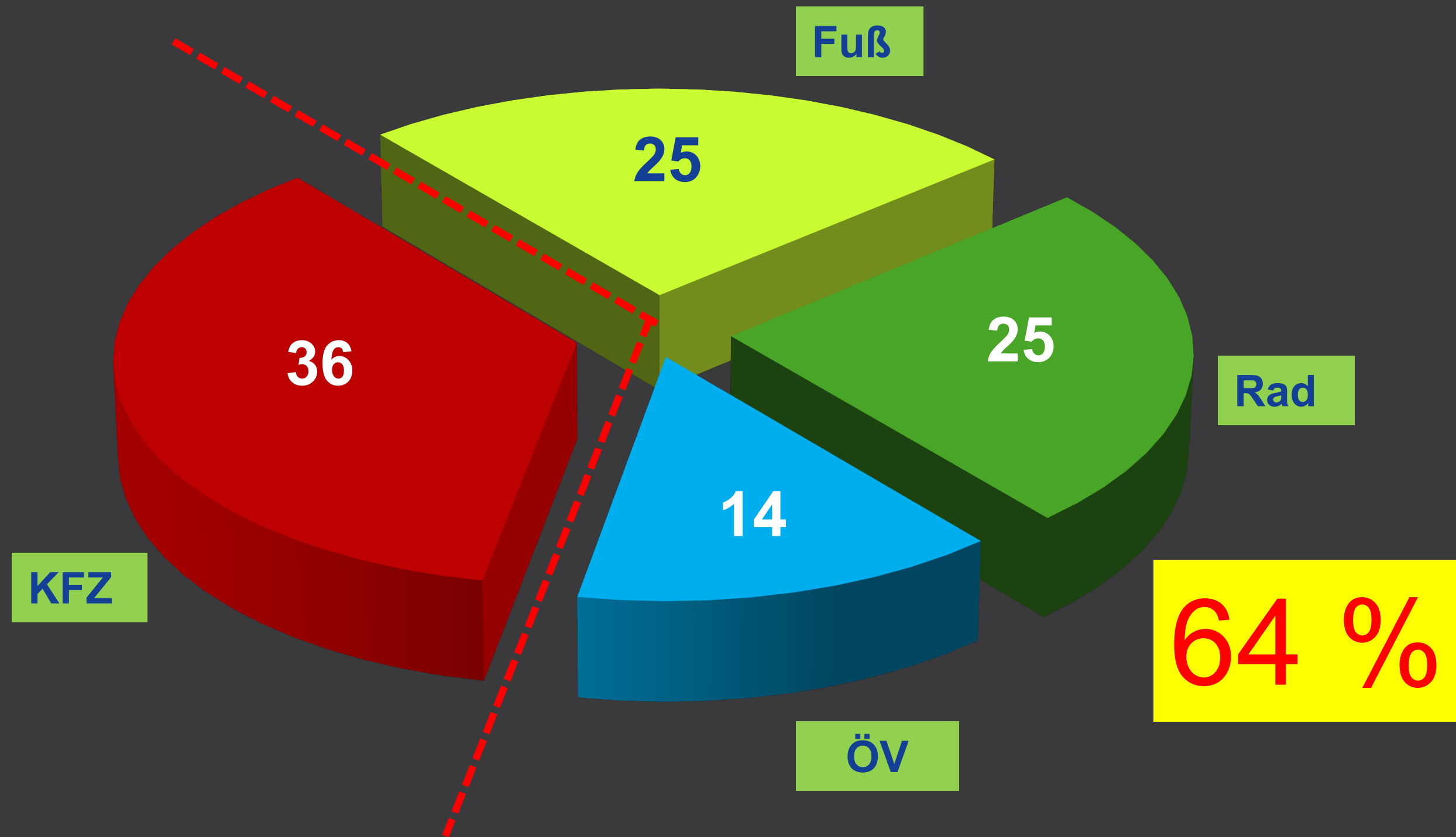
EINGANG

10%

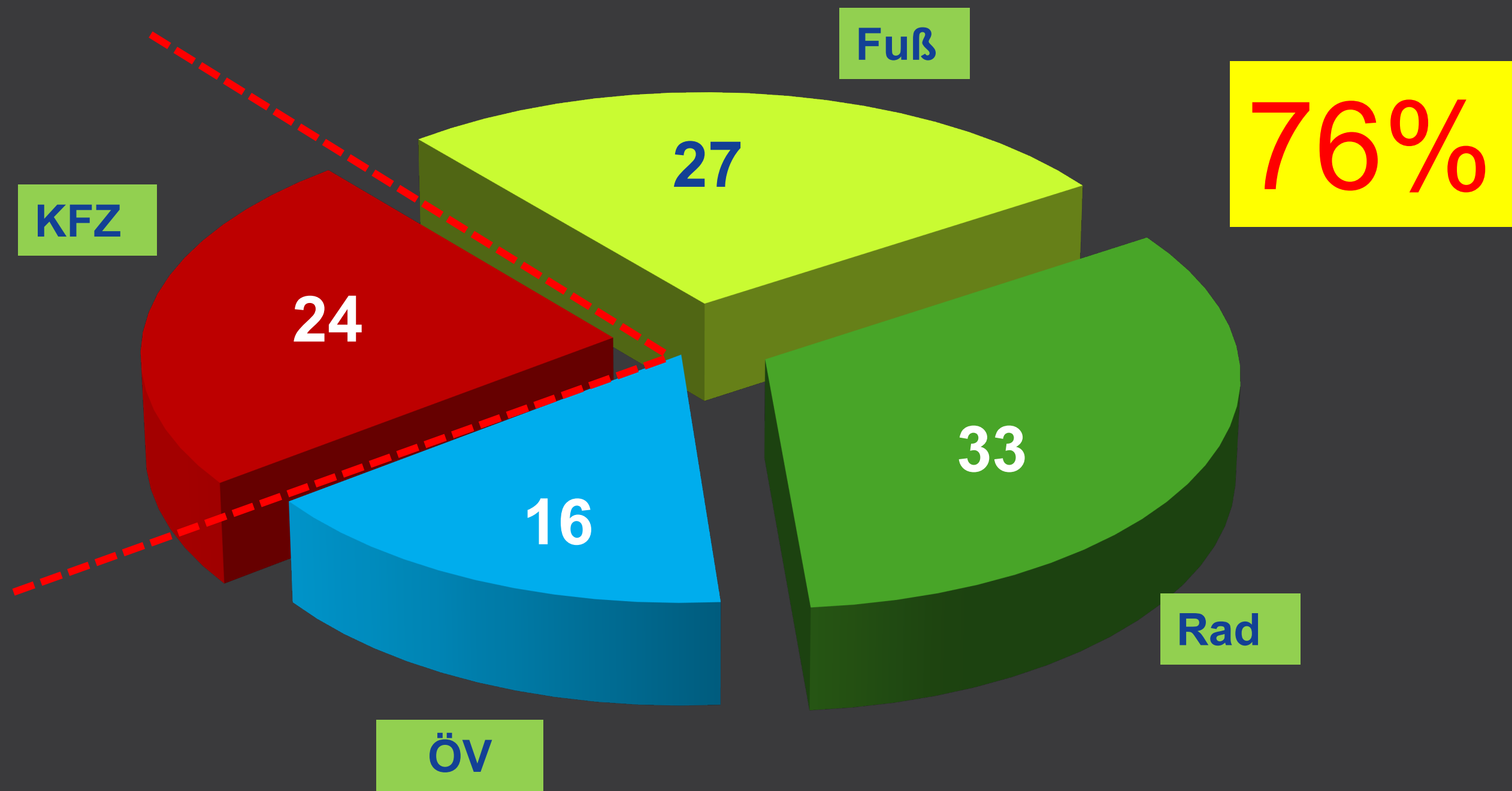
15%

Ausgangspunkt(e) Bremen:

Modal-Split Bremen



Modal-Split Bremen Innenstadtbezirke



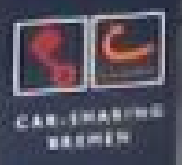
Car-Sharing in Bremen

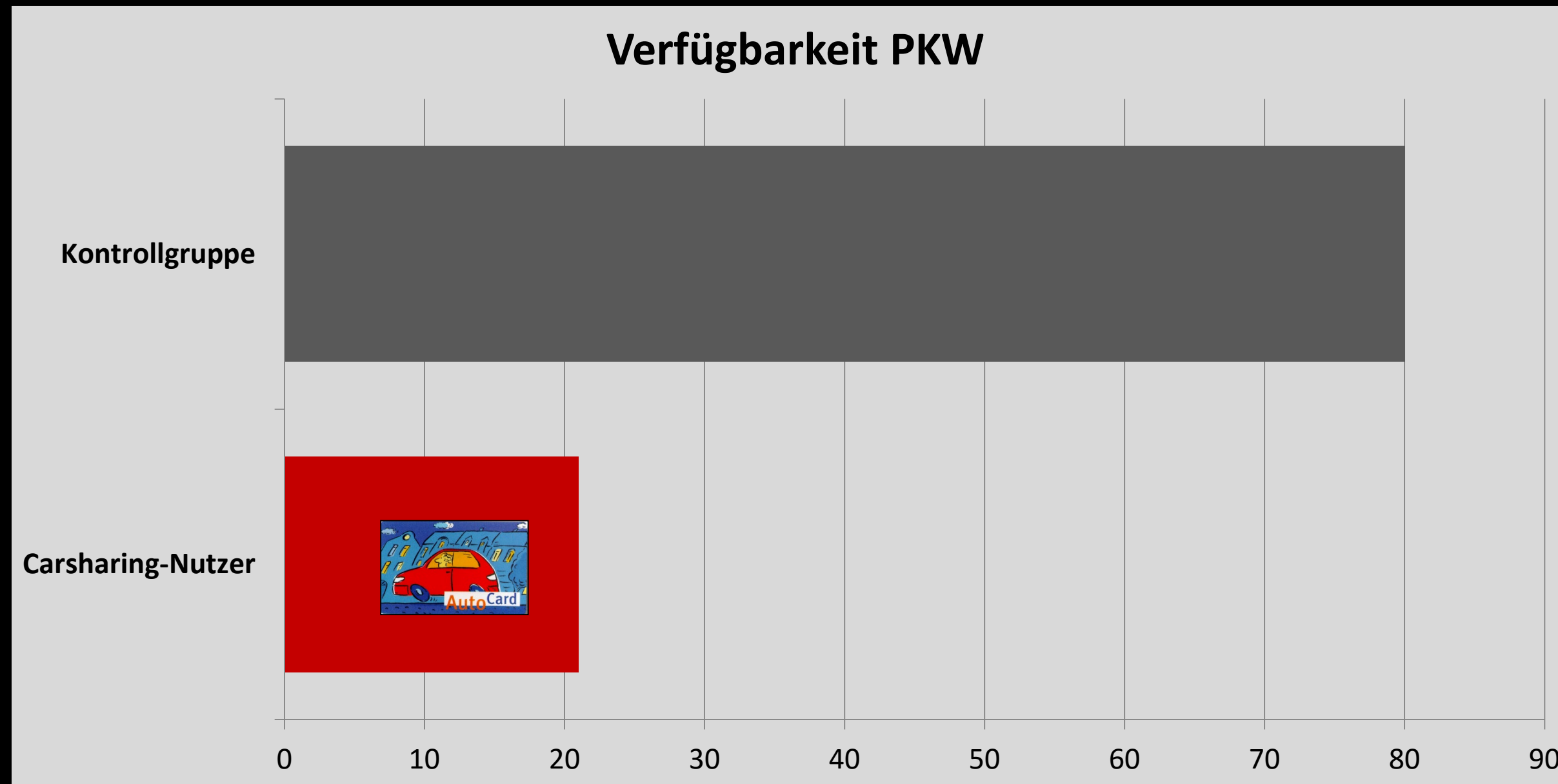






mobil.punkt





Carsharing in Bremen ersetzt i.d.R. den Erstwagen

Car-Sharing fahren weniger Auto...

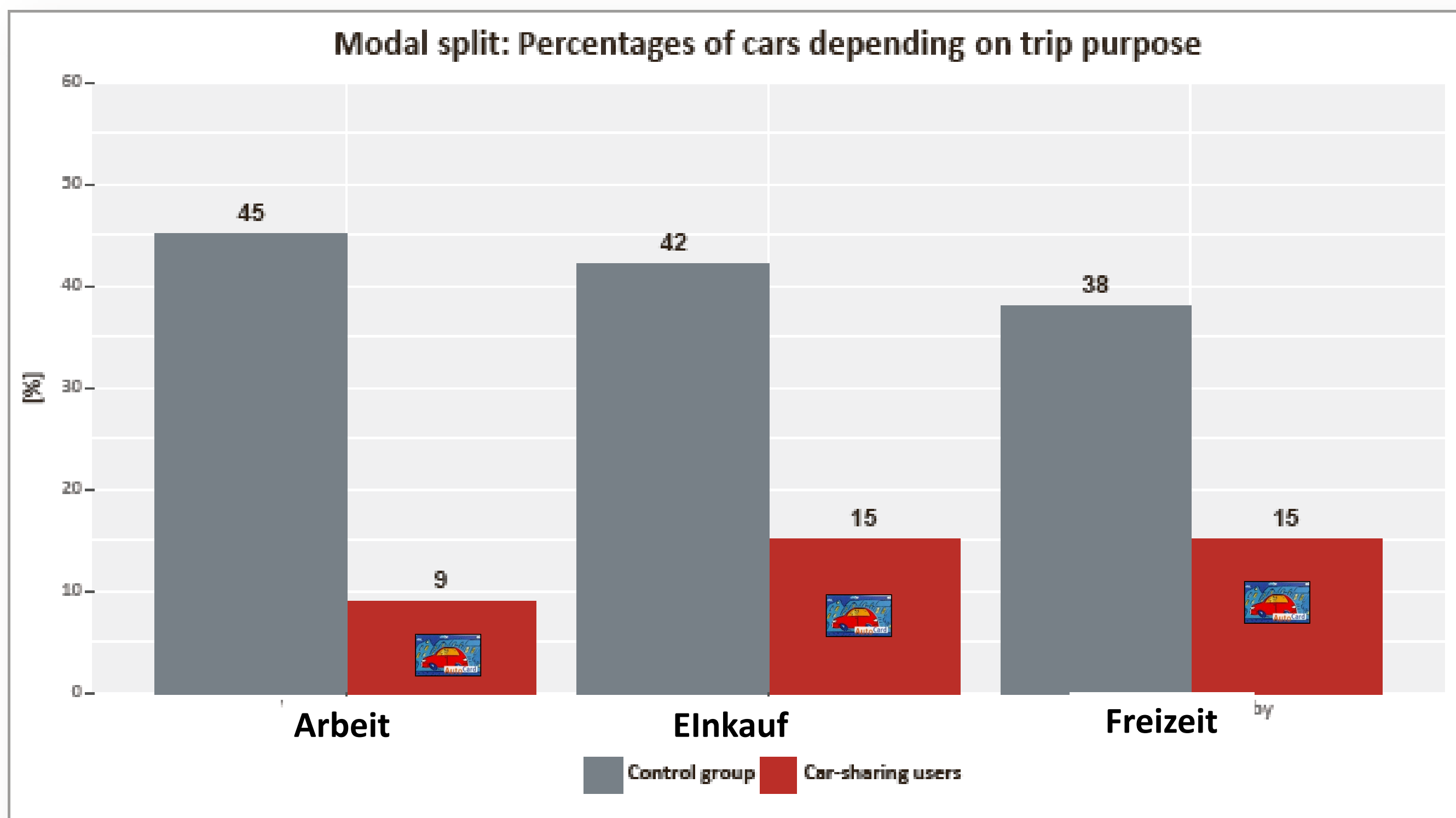


Figure 1: Comparison of the share of cars in the modal split for various trip purposes

Aber mehr Fahrrad...

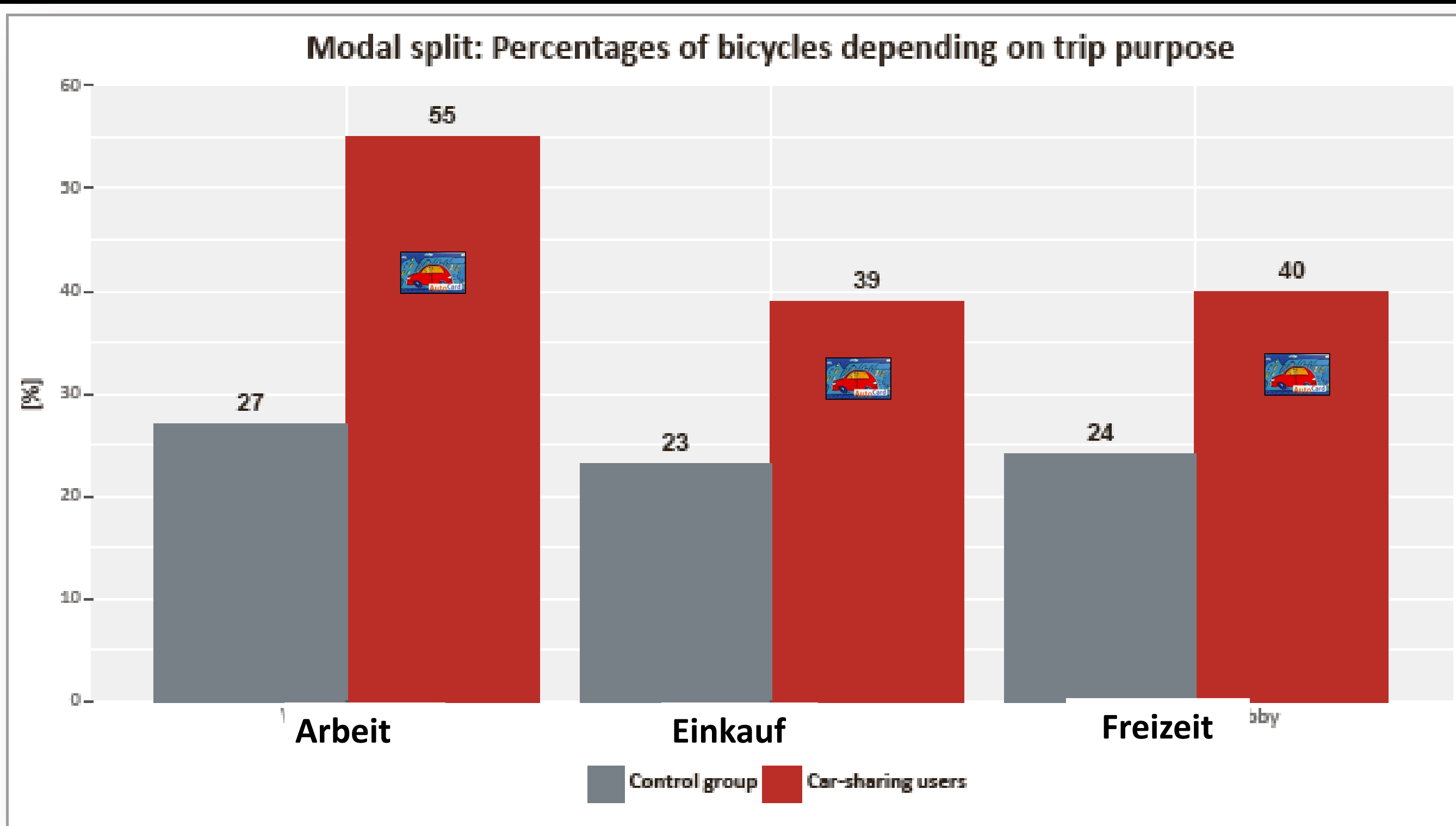


Figure 2: Comparison of the shares of the modal split for various trip purposes

Jahreskarten ÖPNV

reference group

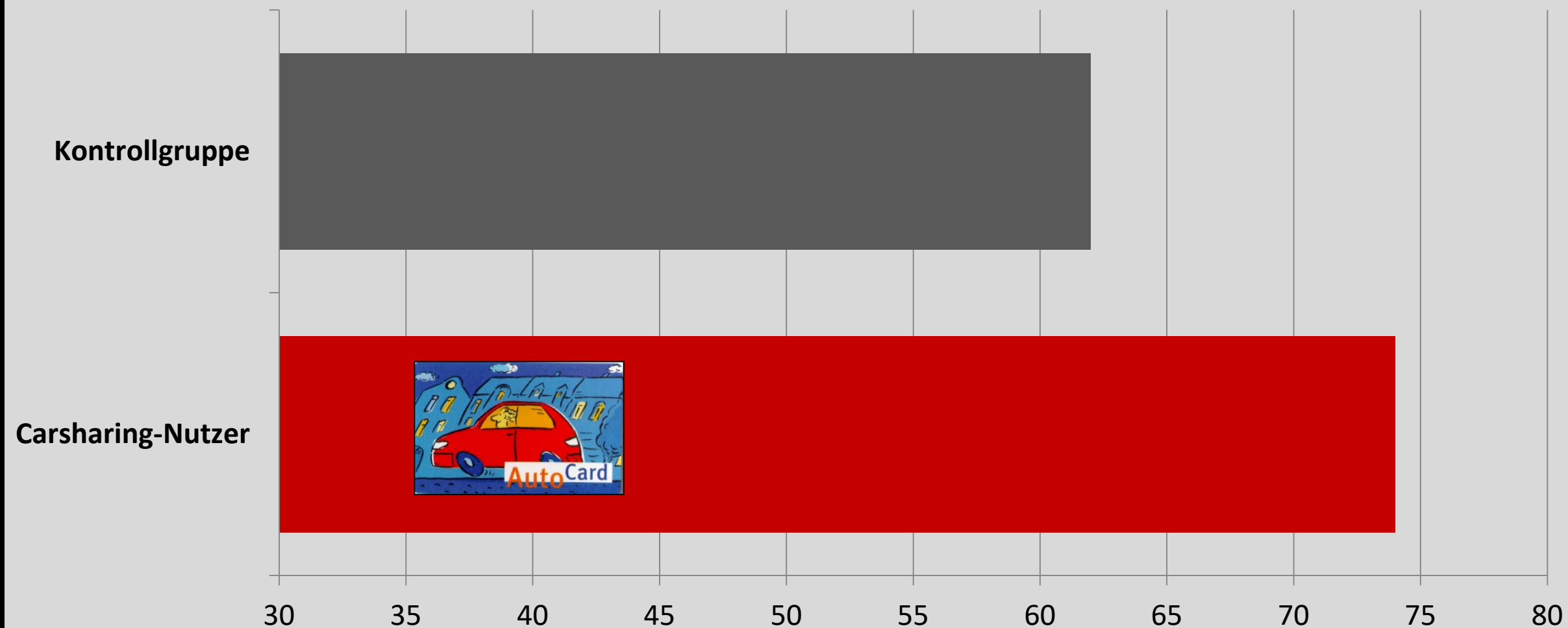


Car sharing-users

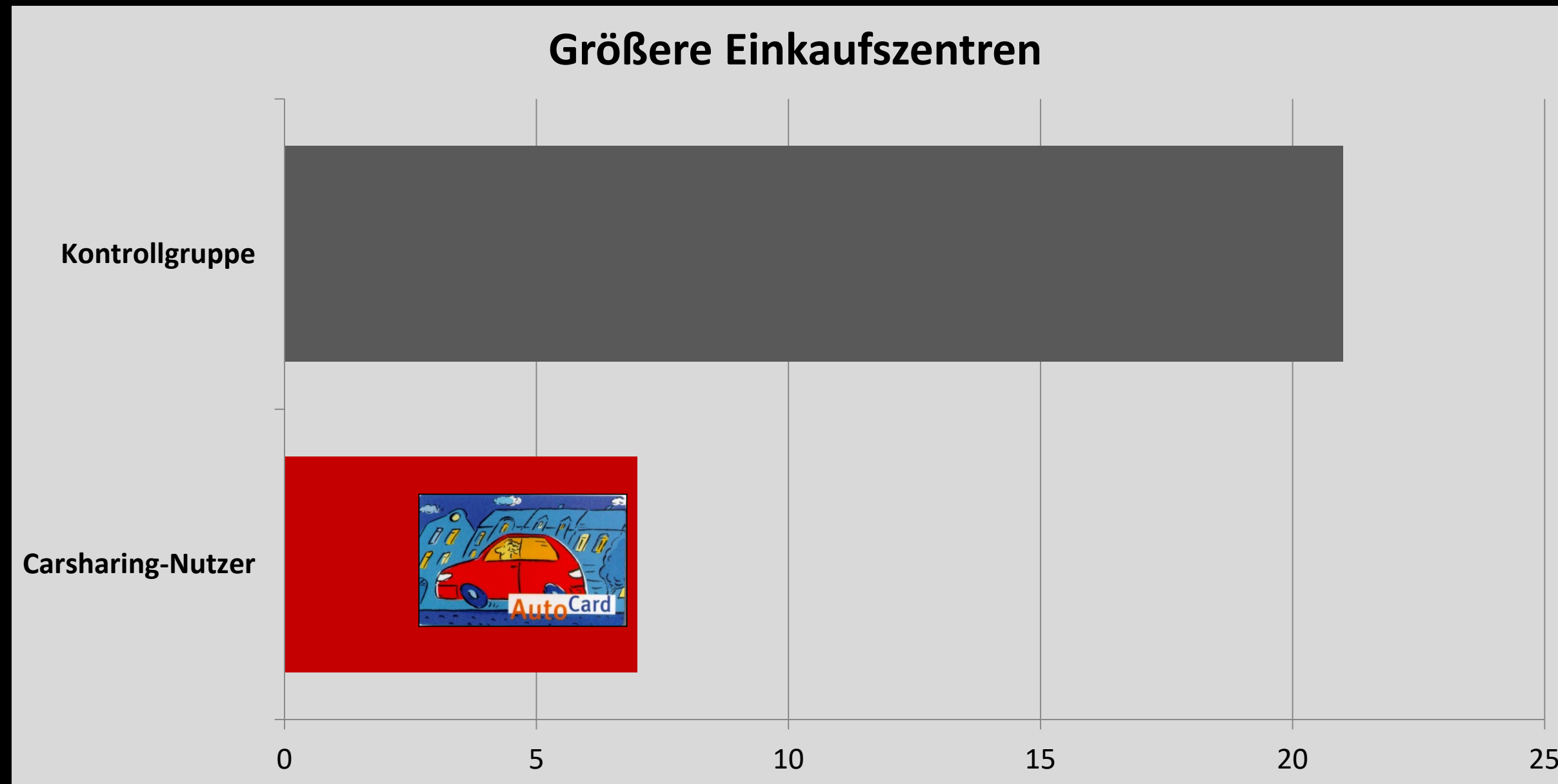


0 10 20 30 40 50 60 70 80 90

Lokaler Einzelhandel (z.B. Metzger, Bäcker) für den täglichen Bedarf



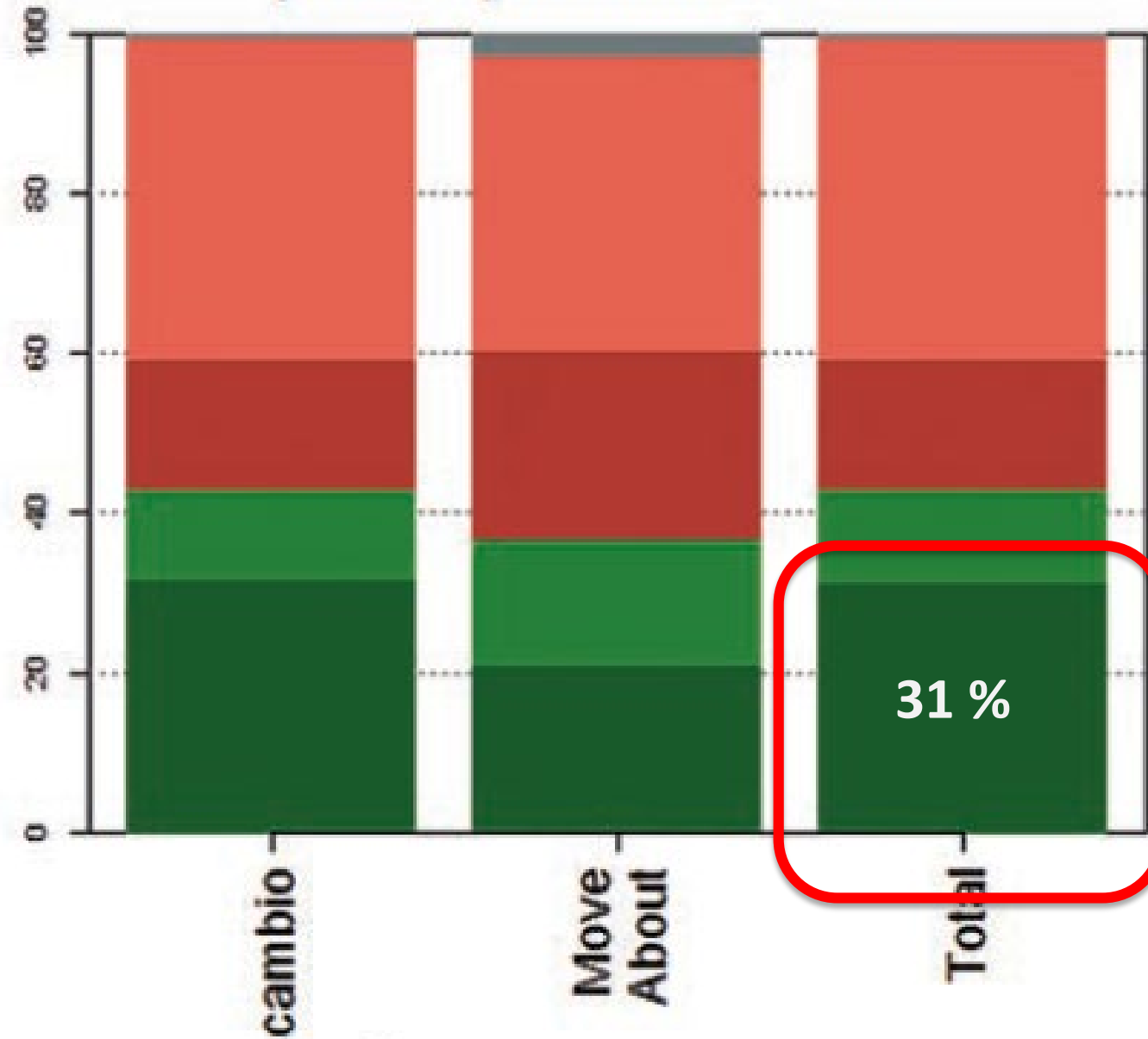
Carsharing-NutzerInnen nutzen stärker den lokalen Einzelhandel



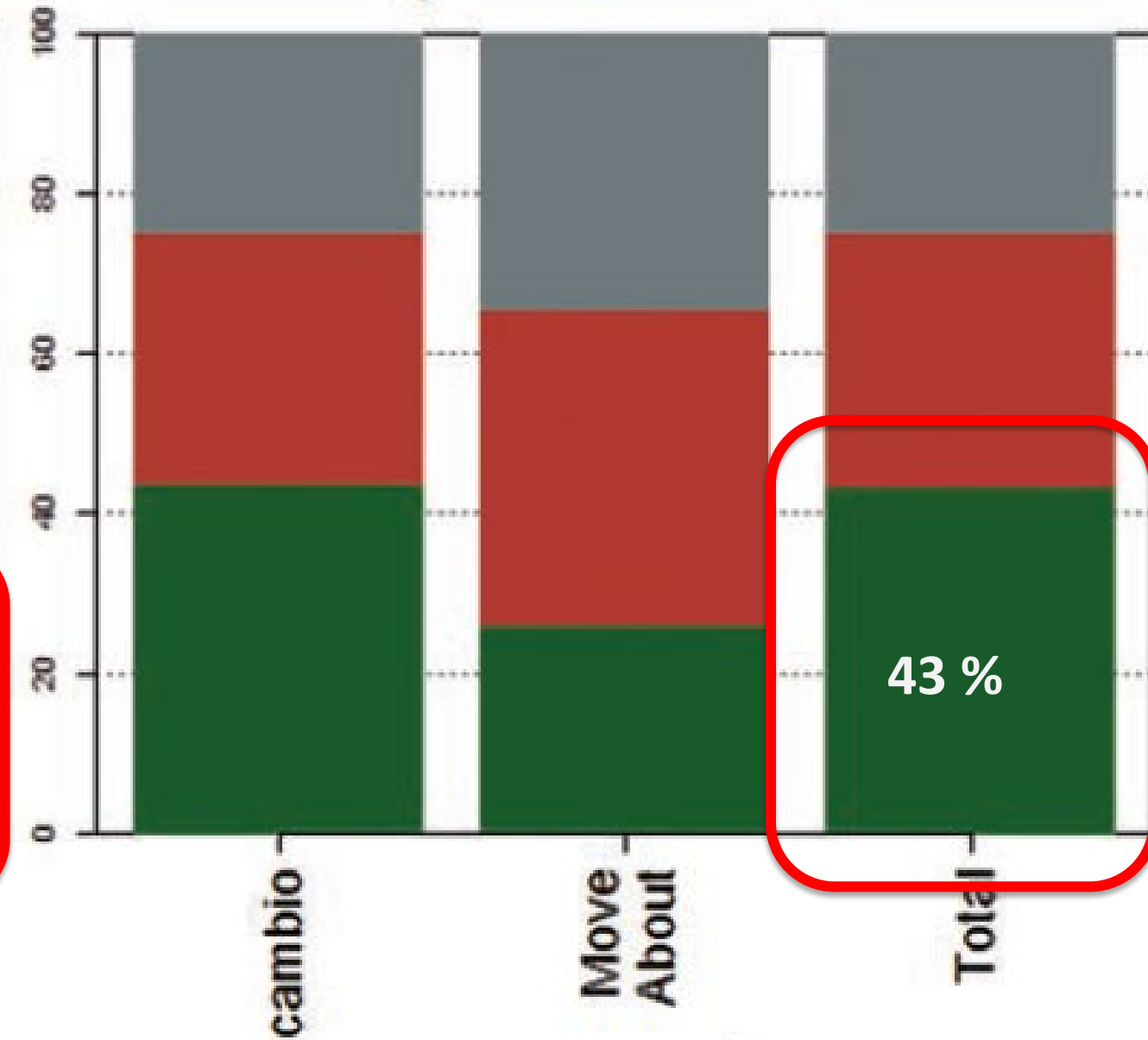
Carsharing-NutzerInnen fahren deutlich seltener zu größeren Einkaufszentren

Reduction of vehicle stock

Reduction of privately owned vehicles



Decision not to purchase a car



Responses (%)

- yes
- considered
- no
- previously no car
- no response

Significance of car-sharing for deciding to no longer own a car or deciding against purchasing one

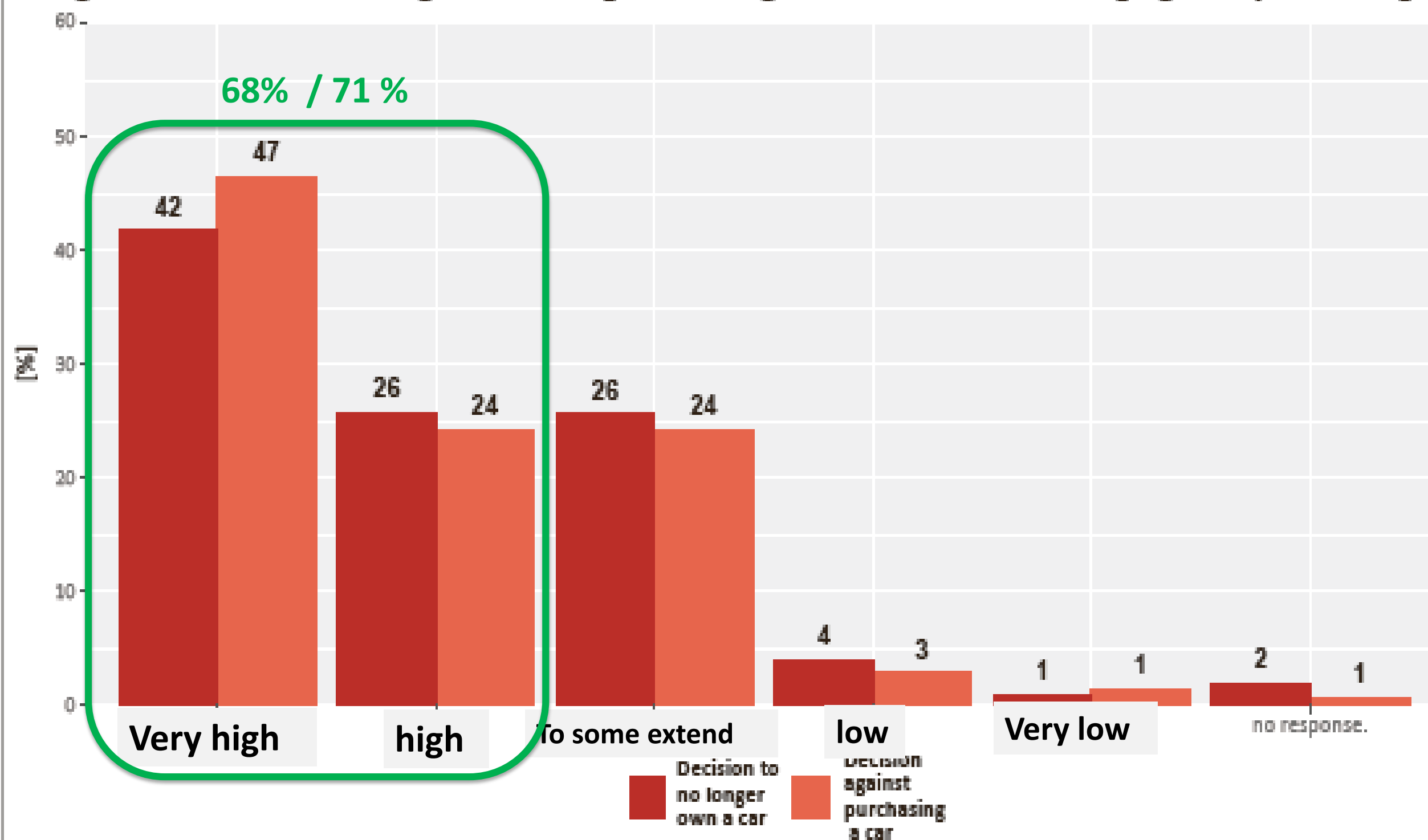
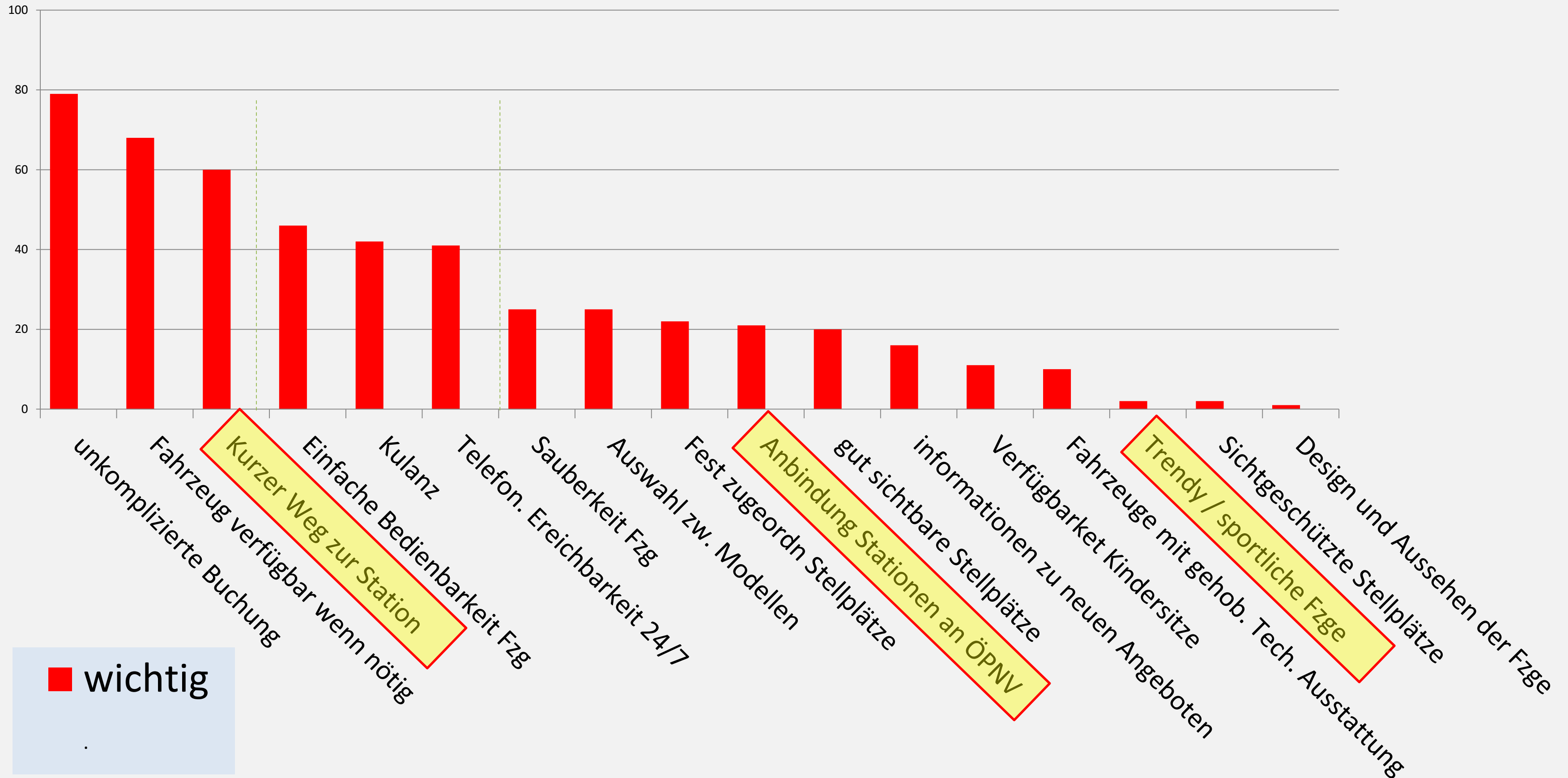
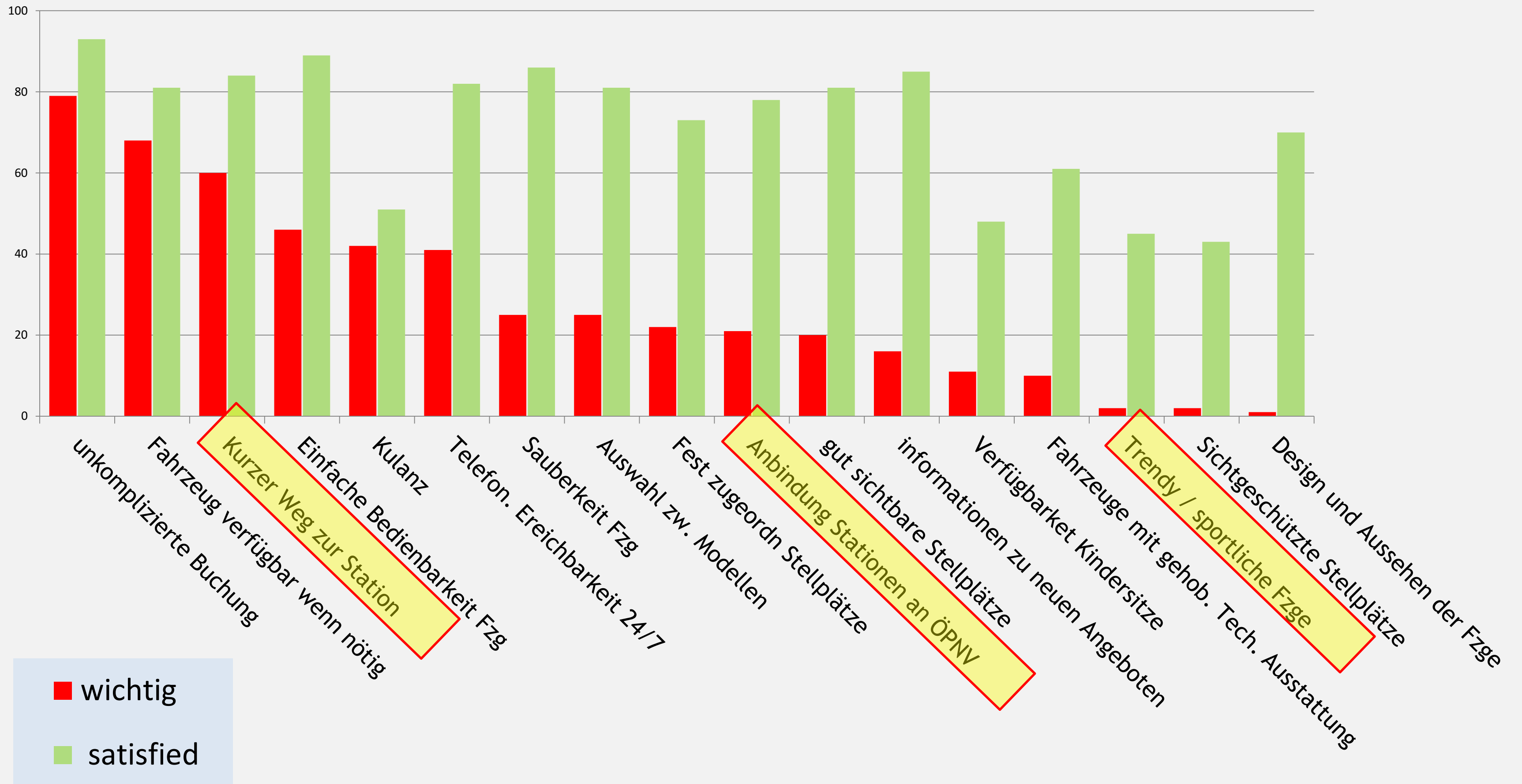


Figure 4: Significance of car-sharing for deciding to no longer own a car or deciding against purchasing one

Wie wichtig sind Ihnen die folgenden Aspekte beim Car-Sharing?



Wie zufrieden sind Sie....





Hansator

mobil.punkt

Hansator

HST

APL



Integration Neubau („Stellplatzortsgesetz“)

BIS 2012

Stellplatzbau

oder

Ablöse
(50% der Kosten)

In Kraft seit 1.1.2013

Ortsgesetz über Kraftfahrzeugstellplätze und Fahrradabstellplätze
in der Stadtgemeinde Bremen (Stellplatzortsgesetz Bremen - StellpLOG)
Vom 18. Dezember 2012 (Brem.GBl. S. 555)

Der Senat verkündet das nachstehende von der Stadtbürgerschaft aufgrund des § 85 Absatz 1 Nummer 4 und 5 der Bremischen Landesbauordnung vom 6. Oktober 2009 (Brem.GBl.S.401 — 2130-d-1a) beschlossene Ortsgesetz:

§ 1

Örtlicher und sachlicher Anwendungsbereich

Se (1) Dieses Ortsgesetz gilt für das Gebiet der Stadtgemeinde Bremen, soweit nicht durch Bebauungspläne oder andere städtebauliche oder als örtliche Bauvorschriften erlassene Orts-

Integration Neubau („Stellplatzortsgesetz“)

BIS 2012

Stellplatzbau

oder

Ablöse
(z.B. 50% der Kosten)

SEIT 2013

Stellplatzbau

Ablöse
(z.B. 50% der Kosten)

Mobilitätsmanagement

Anlage einer CS-Station

CS-“Mitgliedschaft“

Mieter-/Jobtickets

= Stundung der Ablöse

Seit 1996 auch Fahrrad-Abstellplätze enthalten

§ 9

Aussetzung der Stellplatzverpflichtung

(1) Die Pflicht zur Herstellung notwendiger Stellplätze kann anteilig ausgesetzt werden, solange und soweit zu erwarten ist, dass sich der Stellplatzbedarf durch besondere Maßnahmen eines Mobilitätsmanagements, insbesondere durch die Nutzung von Zeitkarten für den öffentlichen Personennahverkehr, Errichtung und Einbindung von Car-Sharing-Stationen oder durch den dauerhaften Verzicht auf die Benutzung von Kraftfahrzeugen verringert. Wird eine Maßnahme nach Satz 1 über die gesamte Dauer einer befristeten Aussetzung der Stellplatzpflicht vorgehalten, gilt die Stellplatzpflicht nach Ablauf dieses Zeitraumes insoweit als erfüllt.

(2) Im Falle einer Aussetzung nach Absatz 1 darf die Zahl der herzustellenden oder abzulösenden Stellplätze 20 Prozent der unter Berücksichtigung der in Absatz 1 genannten Maßnahmen notwendigen Stellplätze nicht unterschreiten. 20% der notwendigen PKW-Stellplätze sollen für Behinderte, Besucher etc. i.d.R. hergestellt werden

(3) Die nach § 12 Absatz 1 Nummer 4 für die Aussetzung erforderliche Zustimmung der Gemeinde ist zu widerrufen, wenn innerhalb des Aussetzungszeitraumes der Nachweis, dass die Voraussetzungen für die Aussetzung der Stellplatzpflicht noch erfüllt sind, nicht mehr erbracht wird. Sofern ausgesetzte Stellplätze abgelöst werden sollen, gilt der zum Zeitpunkt der Ablösung maßgebliche Ablösungsbetrag.

Sofern eine bereits bestehende Car-Sharing Station eingebunden werden soll, darf die fußläufige Entfernung nicht mehr als 600 m betragen.

§ 3 Ablauf des Verfahrens

Bei einer Entscheidung für qualifizierte Mobilitätsmanagementmaßnahmen im Sinne des StellplOG muss der Bauherr zunächst ein entsprechendes Vertragsangebot mit dem jeweiligen Mobilitätsdienstleister aushandeln und dieses als Teil der Bauvorlagen einreichen. Es ist Move About unbenommen, einen Vertragsschluss im Einzelfall abzulehnen, z. B. bei mangelnder Bonität des Antragsstellers oder wenn die Einrichtung einer Car-Sharing-Station am Ort des Bauvorhabens unwirtschaftlich wäre.

Bei Wohnungsbauvorhaben kann als „Faustregel“ angenommen werden, dass ein Car-Sharing-Fahrzeug fünf private PKWs ersetzt, der Bedarf an notwendigen Stellplätzen ist also dementsprechend zu reduzieren.

Im Zuge der Prüfung der Bauvorlagen wird auch das vorhabenbezogene Mobilitätskonzept durch die Fachabteilungen des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr geprüft. Mit einer positiven Stellungnahme wird bestätigt, dass die Voraussetzungen für eine Aussetzung der Stellplatzpflicht nach § 9 StellplOG vorliegen.

Sofern nach einer negativen Stellungnahme keine entsprechende Nachbesserung erreicht werden kann, ist eine Aussetzung der Stellplatzpflicht nach § 9 StellplOG nicht möglich. Die erforderlichen Stellplätze müssen dann nach den gesetzlichen Vorgaben hergestellt oder abgelöst werden.

§ 4 Produkte und -beschränkungen

Im Rahmen der vorhabenbezogenen Mobilitätskonzepte gibt es verschiedene Möglichkeiten Car-Sharing in diese zu integrieren. Deshalb gibt es von Seiten von Move About keine standardisierten Produkte sondern für jedes Bauvorhaben muss ein entsprechend angepasstes Konzept erstellt werden.

Folgende Rahmenbedingungen gelten dabei: **Auf den Äquivalenzwert können angerechnet werden:**

- (a) Kosten zur baulichen Herstellung einer Car-Sharing-Station
- (b) laufende Betriebskosten einer Car-Sharing-Station
- (c) monatliche Grundgebühren für Car-Sharing-Verträge
- (d) Anmeldegebühren

Fahrtbezogenen Kosten (Zeitpreis, Kilometerpreis) werden grundsätzlich nicht angerechnet.



Die Bremer Grünen-Fraktion will, dass klimaschonende Mobilitätsmaßnahmen statt Auto-Stellplätzen bei Neubauten zur Pflicht werden.

FOTO: BORIS ROESSLER/DPA

Parkplatz-Stopp für die Innenstadt

Grüne wollen mit Positionspapier die Stellplatzverordnung reformieren und für die Verkehrswende nutzen

VON PASCAL FALTERMANN

Bremen. Bei privaten Bauprojekten sollen in Bremen künftig weniger bis keine neuen Parkplätze für Autos entstehen. Das sieht ein Positionspapier der Grünen-Fraktion vor, mit dem die sogenannte Stellplatzverordnung reformiert werden soll. Statt neuer Auto-Stellplätze sollen klimaschonende Maßnahmen wie Zeitzonen für den öffentlichen Nahverkehr, die Einbindung von Carsharing-Stationen oder mehr Fahrradstellplätze verpflichtend werden. „Es wäre bundesweit die erste Verordnung dieser Art, die die Verkehrswende miteinbezieht“, sagt Ralph Saxe, verkehrspolitische Sprecher der Grünen, der das Papier erarbeitet hat. Ein erklärtes Ziel der vorgeschlagenen Reform ist es, keine weiteren Stellplätze in der Innenstadt zu schaffen.

In Berlin ist das entsprechende Ortsgesetz bereits seit Jahren abgeschafft, Hamburg hat es 2014 gekippt und auch in weiteren Städten wird darüber diskutiert. In Bremen ist die Vorschrift, die früher als „Reichsgaragenordnung“ bezeichnet wurde, im Jahr 2013 geändert beziehungsweise modernisiert worden. Seitdem kann auf „die Pflicht zur Herstellung notwendiger Stellplätze“ zum Teil verzichtet werden, wenn der Bauträger sich so engagiert, dass er den Bedarf an Parkplätzen verringert. Also freiwillig Maßnahmen wie die genannten ÖPNV-Zeitzonen oder Carsharing-Stationen nutzt. Zudem konnten Bauherren anstatt pro Wohnung einen Pkw-Parkplatz herzustellen auch eine Ablösesumme an die Bepark zahlen. 11.800 Euro umfasste die Ablöse bislang in Zone 1 (Innenstadt und angrenzende Stadtteile), 5000 Euro umfasst sie in Zone 2 (Stadtgebiet außerhalb).

Doch das ging den Grünen noch nicht weit genug. Im Koalitionsvertrag heißt es deshalb, dass man die Stellplatzverordnung mit dem Ziel modernisieren wolle, „zukünftig bei jedem Bauvorhaben einen verpflichtenden Anteil der Stellplätze durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements“ zu ersetzen. Das soll autoarme oder autofreie Bauvorhaben erleichtern. Heißt: Mit dem grünen Reformvorschlag wird es zur Pflicht, etwas fürs Klima zu tun.

Laut dem Positionspapier soll das weiterhin abgestuft passieren, je nachdem, in welchem Stadtteil das Bauprojekt geplant ist. „Die Zonenregelung ist beizubehalten, wir schlagen aber drei verschiedene Bereiche vor, weil am Stadtrand andere Bedürfnisse bestehen als in der Innenstadt“, so Saxe. Die Zone 1 um-



FOTO: FWAT

„Dieser Vorschlag belastet die Bauträger kein Stück mehr.“
Ralph Saxe (Grüne)

fasse demnach die geplante autofreie City (Hauptbahnhof bis Westerstraße), wo bei Neubauten künftig keine Stellplätze mehr hergestellt werden dürfen. Stattdessen sollen sie zu 100 Prozent durch klimafreundliche Mobilitätsmaßnahmen ersetzt werden. Die innenstadtnahen Stadtteile wie Neustadt, Findorff und Walle, Östliche Vorstadt und

Schwachhausen würden laut dem Vorschlag die Zone 2 bilden, in der Bauherren auf mindestens 50 Prozent umweltfreundliche Mobilität statt Pkw-Stellplätze setzen. Da der Parkdruck in diesen Stadtteilen ohnehin schon hoch sei und durch Neubauten nicht noch weiter steigen solle, fordert die Grünen-Fraktion in diesen Bereichen eine konsequente Parkraumbewirtschaftung mit mehr Bewohnerparken und höheren Parkgebühren.

In Zone 3 würden dann schließlich die Stadtteile mit mehr Platz und noch verbesserungswürdiger ÖPNV-Anbindung landen. Hier fordert das grüne Konzept 30 Prozent an Mobilitätsmaßnahmen. Zudem steht der Ansatz vor, Ablösezahlungen nur noch in Einzelfällen zuzulassen. Die Mittel sollen dann nicht mehr an die Bepark und ihre Parkhäuser fließen, sondern für eine klimafreundliche Verkehrsinfrastruktur im Umfeld des Bauvorhabens genutzt werden.

Zur Stärkung des Radverkehrs soll außerdem der Stellplatzschlüssel angehoben werden. Dazu gehöre dann, bereits ab sechs statt bisher zwölf Stellplätzen eine Überdachung einzufordern. Außerdem sollen mehr Stellplätze für Lastenräder und Ladestationen für Pedelecs integriert werden. Eine Erleichterung will die Grünen-Fraktion bei Zwischennutzungen oder kulturellen Vorhaben schaffen: Im Einzelfall sollen die Anforderungen der Stellplatzverordnung verringert werden.

„Dieser Vorschlag belastet die Bauträger kein Stück mehr“, betont Saxe. Die bisherigen Kosten für einen Stellplatz würden nur in klimafreundliche Mobilitätsmaßnahmen fließen. Das solle einen Schub für die Verkehrswende bringen. Der Verzicht auf Pkw-Stellplätze bei Neubauten könne zudem auch zu

kurzeren Bauzeiten führen, was angesichts des angespannten Wohnungsmarktes hilfreich sei.

Bereits in der Sitzung der Verkehrsdeputation am Donnerstag hatte Holko Strohmann (CDU) gegen die Regierungskoalition gestichelt und nach der fehlenden Reform gefragt. Da wusste er aber noch nicht, dass sein Verkehrspolitik-Kollege Saxe den Vorschlag bereits erarbeitet hatte und am Freitag vorstellen wollte. Nun sagt Saxe: „Die Fachpolitiker der SPD und Linken kennen das Papier. Und Holko Strohmann werde ich es auch zukommen lassen.“ Ist da etwa Streit vorprogrammiert? Man arbeite meist gut zusammen und tausche sich sehr sachlich aus, sagt Saxe.

ANKÜNDE



Parkplatz-Stopp für die Innenstadt

Grüne wollen mit Positionspapier die Stellplatzverordnung reformieren und für die Verkehrswende nutzen

VON PASCAL FALTERMANN

Bremen. Bei privaten Bauprojekten sollen in Bremen künftig weniger bis keine neuen Parkplätze für Autos entstehen. Das sieht ein Positionspapier der Grünen-Fraktion vor, mit dem die sogenannte Stellplatzverordnung reformiert werden soll. Statt neuer Auto-Stellplätze sollen klimaschonende Maßnahmen wie Zeitkarten für den öffentlichen Nahverkehr, die Einbindung von Carsharing-Stationen oder mehr Fahrradstellplätze verpflichtend werden. „Es wäre bundesweit die erste Verordnung dieser Art, die die Verkehrswende mitdenkt“, sagt Ralph Saxe, verkehrspolitische Sprecher der Grünen, der das Papier erarbeitet hat. Ein erklärtes Ziel der vorgeschlagenen Reform ist es, keine weiteren Stellplätze in der Innenstadt zu schaffen.

In Berlin ist das entsprechende Ortsgesetz bereits seit Jahren abgeschafft, Hamburg hat es 2014 gekippt und auch in weiteren Städten wird darüber diskutiert. In Bremen ist die Vorschrift, die früher als „Reichsgaragenordnung“ bezeichnet wurde, im Jahr 2013 geändert beziehungsweise modernisiert worden. Seitdem kann auf „die Pflicht zur Herstellung notwendiger Stellplätze“ zum Teil verzichtet werden, wenn der Bauträger sich so engagiert, dass er den Bedarf an Parkplätzen verringert. Also freiwillig Maßnahmen wie die genannten ÖPNV-Zeitkarten oder Carsharing-Stationen nutzt. Zudem konnten Bauherren anstatt pro Wohnung einen Pkw-Parkplatz herzustellen auch eine Ablösesumme an die Brepark zahlen. 11800 Euro umfasste die Ablöse bislang in Zone 1 (Innenstadt und angrenzende Stadtteile), 5000 Euro umfasst sie in Zone 2 (Stadtgebiet außerhalb).

Doch das ging den Grünen noch nicht weit genug. Im Koalitionsvertrag heißt es deshalb, dass man die Stellplatzverordnung mit dem Ziel modernisieren wolle, „zukünftig bei jedem Bauvorhaben einen verpflichtenden Anteil der Stellplätze durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements“ zu ersetzen. Das soll autoarme oder autofreie Bauvorhaben erleichtern. Heißt: Mit dem grünen Reformvorschlag wird es zur Pflicht, etwas fürs Klima zu tun.

Laut dem Positionspapier soll das weiterhin abgestuft passieren, je nachdem, in welchem Stadtteil das Bauprojekt geplant ist. „Die Zonenregelung ist beizubehalten, wir schlagen aber drei verschiedene Bereiche vor, weil am Stadtrand andere Bedürfnis bestehen als in der Innenstadt“, so Saxe. Die Zone 1 um-



FOTO: PRIVAT

„Dieser Vorschlag belastet die Bauträger kein Stück mehr.“

Ralph Saxe (Grüne)

fasse demnach die geplante autofreie City (Hauptbahnhof bis Westerstraße), wo bei Neubauten künftig keine Stellplätze mehr hergestellt werden dürften. Stattdessen sollen sie zu 100 Prozent durch klimafreundliche Mobilitätsmaßnahmen ersetzt werden. Die innenstadtnahen Stadtteile wie Neustadt, Findorff und Walle, Östliche Vorstadt und

Schwachhausen würden laut dem Vorschlag die Zone 2 bilden, in der Bauherren auf mindestens 50 Prozent umweltfreundliche Mobilität statt Pkw-Stellplätze setzen. Da der Parkdruck in diesen Stadtteilen ohnehin schon hoch sei und durch Neubauten nicht noch weiter steigen solle, fordert die Grünen-Fraktion in diesen Bereichen eine konsequente Parkraumbewirtschaftung mit mehr Bewohnerparken und höheren Parkgebühren.

In Zone 3 würden dann schließlich die Stadtteile mit mehr Platz und noch verbesserungswürdiger ÖPNV-Anbindung landen. Hier fordert das grüne Konzept 30 Prozent an Mobilitätsmaßnahmen. Zudem sieht der Ansatz vor, Ablösezahlungen nur noch in Einzelfällen zuzulassen. Die Mittel sollen dann nicht mehr an die Brepark und ihre Parkhäuser fließen, sondern für eine klimafreundliche Verkehrsinfrastruktur im Umfeld des Bauvorhabens genutzt werden.

Zur Stärkung des Radverkehrs soll außerdem der Stellplatzschlüssel angehoben werden. Dazu gehöre dann, bereits ab sechs statt bisher zwölf Stellplätzen eine Überdachung einzufordern. Außerdem sollen mehr Stellplätze für Lastenräder und Ladestationen für Pedelecs integriert werden. Eine Erleichterung will die Grünen-Fraktion bei Zwischennutzungen oder kulturellen Vorhaben schaffen: Im Einzelfall sollen die Anforderungen der Stellplatzverordnung verringert werden.

„Dieser Vorschlag belastet die Bauträger kein Stück mehr“, betont Saxe. Die bisherigen Kosten für einen Stellplatz würden nur in klimafreundliche Mobilitätsmaßnahmen fließen. Das solle einen Schub für die Verkehrswende bringen. Der Verzicht auf Pkw-Stellplätze bei Neubauten könne zudem auch zu

kürzeren Bauzeiten führen, was angesichts des angespannten Wohnungsmarktes hilfreich sei.

Bereits in der Sitzung der Verkehrsdeputation am Donnerstag hatte Heiko Strohmann (CDU) gegen die Regierungskoalition gestichelt und nach der fehlenden Reform gefragt. Da wusste er aber noch nicht, dass sein Verkehrspolitik-Kollege Saxe den Vorschlag bereits erarbeitet hatte und am Freitag vorstellen wollte. Nun sagt Saxe: „Die Fachpolitiker der SPD und Linken kennen das Papier. Und Heiko Strohmann werde ich es auch zukommen lassen.“ Ist da etwa Streit vorprogrammiert? Man arbeite meist gut zusammen und tausche sich sehr sachlich aus, sagt Saxe.

ANZEIGE



NEUE MOBILITÄT HÄLT EINZUG IN DEN WOHNUNGSBAU

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Ansprechpartner*innen:
Michael Glotz-Richter
Thomas Kirpal
Rebecca Karbaumer

Die Veranstaltungen werden als Teil des STARS-Projektes im EU Programm Horizon2020 gefördert.



The STARS project received funding from the H2020 Programme under grant agreement n° 769513.

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit !

Michael.glotz-richter@umwelt.bremen.de
Rebecca.Karbaumer@umwelt.bremen.de
Thomas.Kirpal@umwelt.bremen.de

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



**Freie
Hansestadt
Bremen**