

Innovative Parking Bylaws and Impacts on Mobility Behaviour

Mobility Hubs and Real Estate Developments: Policy Perspective from the
SHARE-North Squared Project

Inspiratiedag, Ghent, BE
22.04.2024

Rebecca Karbaumer
Free Hanseatic City of Bremen
Unit for Strategic Transport Planning

Interreg
North Sea



Co-funded by
the European Union

SHARE-North Squared



Free Hanseatic City of Bremen

City with 575.000+ inhabitants near the North Sea

27.000+ Carsharing Users

First carsharing station in the public realm in DE

City with most innovative parking bylaw in Germany

Lead Partner of the SHARE-North Squared Project



SHARE-North Squared



- ✓ More sustainability, resource and spatial efficiency of real estate developments
- ✓ More affordable housing
- ✓ More shared mobility to support multimodal travel behaviour
- ✓ Less car ownership
- ✓ Less car dependency
- ✓ Less demand for parking

Mobility Management in Parking Bylaws for Real Estate Developments

2013-2022

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

- (1) Dieses Ortsgesetz gilt für das Gebiet der Stadtgemeinde Bremen, soweit nicht durch Bebauungspläne oder andere städtebauliche oder als örtliche Bauvorschriften erlassene Ortsgesetze entgegenstehende Regelungen getroffen worden sind.
- (2) Dieses Ortsgesetz regelt die Pflicht, Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätze zu schaffen oder abzulösen. Es regelt die Herstellung dieser Stellplätze und Abstellplätze und stellt Anforderungen auch an die Gestaltung von nicht notwendigen Kraftfahrzeugstellplätzen.

Stellplatz- und Fahr

- (1) Bauliche Anlagen und sonstige Anlagen, die eine ausreichende Anzahl und Größe sowie in genügender Höhe notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradabstellplätze nach Art und Anzahl der vorhandenen und der Anlage zu erwartenden Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätze aufweisen, dürfen nur errichtet werden, wenn die Anzahl der Stellplätze und der Fahrradabstellplätze in solcher Anzahl, die infolge der Änderung zusätzlich zu erwarten können, Beträgt der Mehrbedarf nach Satz 1 keine Stellplätze herzustellen.

Anzahl der notwendigen Stellplätze

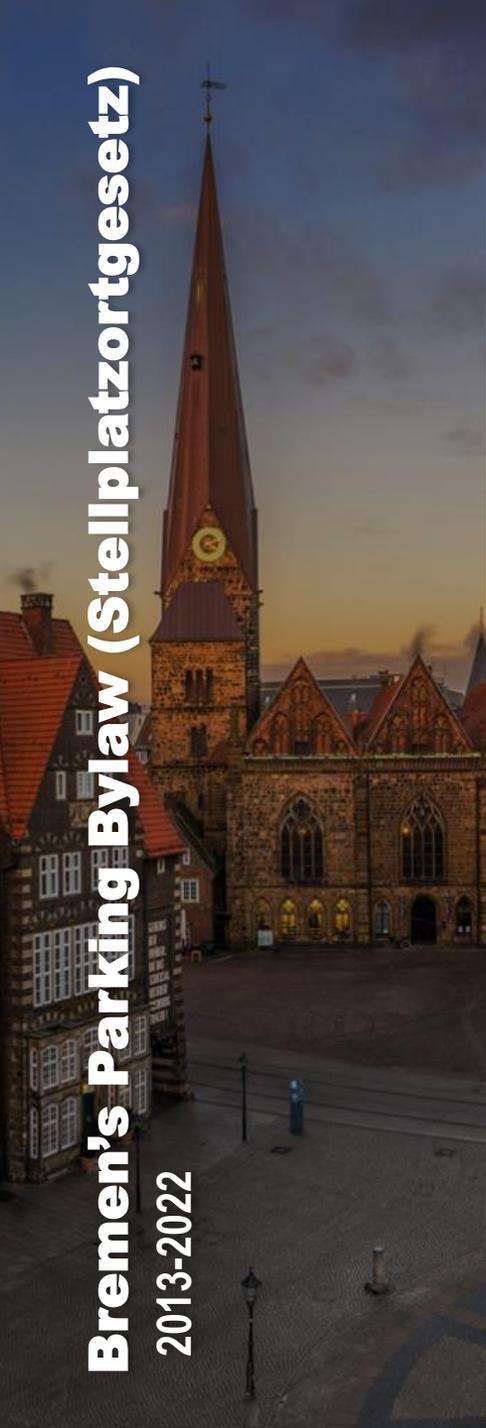
- (1) Die Anzahl der notwendigen Stellplätze und der Fahrradabstellplätze richtet sich nach der **Anlage 1** (Stellplatznormbedarf). Die Anzahl der Stellplätze und der Fahrradabstellplätze nach Satz 1 ist bei dem Bedarf des § 4 verringert.
- (2) Für bauliche und sonstige Anlagen, deren Nutzungsart in der Anlage 1 nicht aufgeführt ist, richtet sich die Anzahl der notwendigen Stellplätze und notwendigen Fahrradabstellplätze nach dem voraussichtlichen tatsächlichen Bedarf. Dabei sind die in der Anlage 1 für vergleichbare Nutzungen bestimmten Richtzahlen zu berücksichtigen.
- (3) Bei Anlagen mit verschiedenartigen Nutzungen bemisst sich die Anzahl der notwendigen Stellplätze und notwendigen Fahrradabstellplätze nach dem größten gleichzeitigen Bedarf,

Stellplatzortsgesetz Bremen

§ 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.



**I.
Car Parking
Space
Construction**

or

**II.
Pay Fee to
City**

or

**III.
Mobility
Management**

- ✓ Integrate a Carsharing Station
- ✓ Provide Carsharing Memberships
- ✓ Public Transport Memberships

*applied to housing as well as other uses

Integration into New Developments Many Advantages!

- ✓ Increased attractiveness of the Property
- ✓ Meet mobility needs and change mobility behaviour
- ✓ Reduce building costs –
Contribution to more affordable housing
- ✓ Reduced financial risk for mobility providers





WKbike
powered by nextbike

Integration into New Developments Example from Gewoba in Bremen

2 Carsharing Parking Spots
Charging Infrastructure for Carsharing
Bikesharing Station
+ Memberships



Does it have an impact?



Evaluation of mobility management measures within Bremen's Parking Bylaw 2021

Cluster

Zeichenerklärung

- Standorte
- Stadtgrenze Bremen

- Überseestadt Ost: 15 Maßnahmen
- Walle / Steffensweg: 15 Maßnahmen
- Gröpelingen / Gröpelingen: 13 Maßnahmen
- Überseestadt West: 34 Maßnahmen
- Neustadt / Huckelriede: 15 Maßnahmen
- Lesum Park: 7 Maßnahmen
- Findorff / Weidedamm: 15 Maßnahmen
- Gröp. / Gröp.: 13 Maßnahmen
- Weidedamm / Osterf.: 36 Maßnahmen
- Walle / Walle: 5 Maßnahmen
- Schwachhausen / Radio Bremen: 15 Maßnahmen

18 Properties

Users of the Mobility Concepts
Neighbours as Control Group

Bearbeitungsstand: 15.11.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich

Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH

0 2 4 km

Users



Impact on Car Ownership Availability of Car in Household

Control Group



In properties with mobility concepts, the percentage of car-free households was twice as high as those without a mobility concept

N=441

■ 0/no car ■ 1 ■ 2 ■ 3 or more

Modes/ Modal Split

Users

Control
Group

Bremen
Overall*

Car as driver or
passenger

29%

40%

36%

Public Transport

17%

10%

15%

Bicycle/E-Bike/Cargo bike

30%

23%

25%

Walking

24%

27%

25%

Impact on Mobility Behaviour

*Source: SrV, 2018

Source: Wirksamkeit Mobilitätskonzepte - Evaluation von Mobilitätsmaßnahmen
im Rahmen des Bremer Stellplatzortsgesetzes, Team Red, 2021.

Acceptance among the Users

What do you think of mobility
management measures being offered
in your housing development instead
of parking spaces?

n=167



54%

“good” to
“very good”



**Mobilitäts-Bau-
Ortsgesetz
Passed by
Parliament
09.2022**

2 Year
Participation Process from
the StellpIOG
to the MobBauOG



**Mandatory Mobility Management with the
new Parking Bylaw (Mobilitäts-Bau-
Ortsgesetz)**

Since October 2022

**I.
Mobility
Management**

- ✓ Integrate a Carsharing Station
- ✓ Provide Carsharing Memberships
- ✓ Public Transport Memberships
- ✓ And much more!

+Communication Concept

and

**II.
Car & Bike
Parking
Space
Construction**

or

**III.
Fee**

* applies to housing
as well as other uses

Mandatory Mobility Management

According to Zones

Zone II

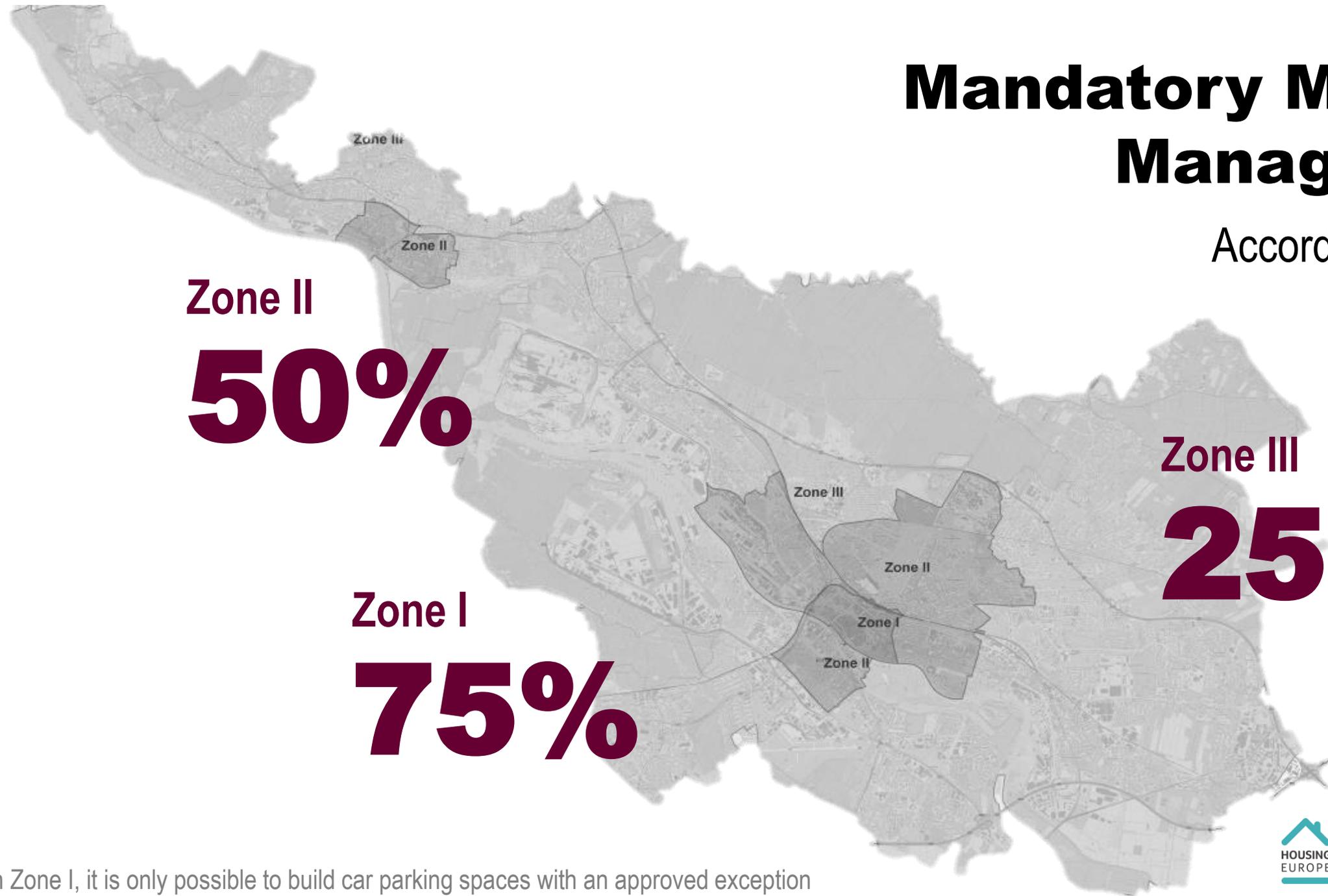
50%

Zone I

75%

Zone III

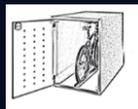
25%



*In Zone I, it is only possible to build car parking spaces with an approved exception

Category I

- ✓ Integrate a Carsharing Station
- ✓ Provide Carsharing Memberships
- ✓ Public Transport Memberships
- ✓ High Quality Bike Parking



Category II & III

- ✓ Bikesharing
- ✓ Cargobikes
- ✓ Bike Repair Shops
- ✓ Package Stations
- ✓ Shared E-Scooters
- ✓ Railway Passes
- ✓ and much more!

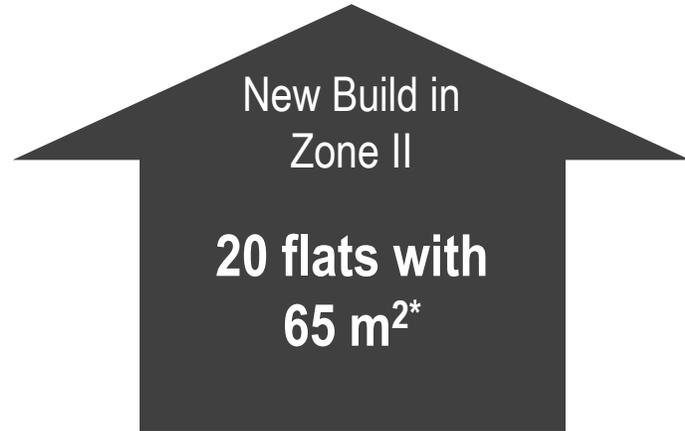


Communication Concept

Measures must:

- ✓ Be target group appropriate
- ✓ Duration of at least 5 years
- ✓ Reduce the demand for car parking

Sample Calculation



=



Mathematical Parking
Requirement

Zone II
– 50 %



Must be fulfilled with mobility
management measures

Mobility Budget:

$$6 \times 12.600 \text{ €} \times 90\% = 68.040 \text{ €}$$

Remaining Parking
Requirement

=



Options:

Building parking spaces, payment of fee or invest fee into
additional mobility management measures

Sample Calculation

**Mobility Budget:
68.040 €**

**Target Group:
Singles, Young
couples, young
families**

**Duration:
10 Years**

Carsharing-Memberships



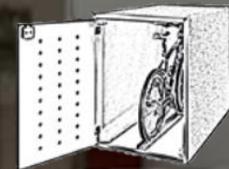
Public Transport Tickets



Shared Cargo bike



Box for Cargo bike



Communication Concept:

- ✓ Ad with announcement for flats
- ✓ Info-package upon moving in
- ✓ Annual reminder with Christmas card



District-Oriented Use of Compensation Fees by the City Management Measures



The background features a collage of blue signs and green trees. One sign reads 'PUNKT', another 'RESERVE', and a third 'SHARING BREMEN - VERBODEN TOEGANG'. The text is overlaid in large, bold, black font.

Why Carsharing and Mobility Hubs in Real Estate Developments?

Benefits of Carsharing in New Real Estate Developments*

Reduced need for car parking spaces and construction costs

Expansion of carsharing offer in the city

Generating demand for carsharing

Indirect operating cost subsidy in financially difficult areas



Continuity of the offers



Steering city-wide offer and closing gaps in the system

Benefits of Carsharing in New Real Estate Developments*

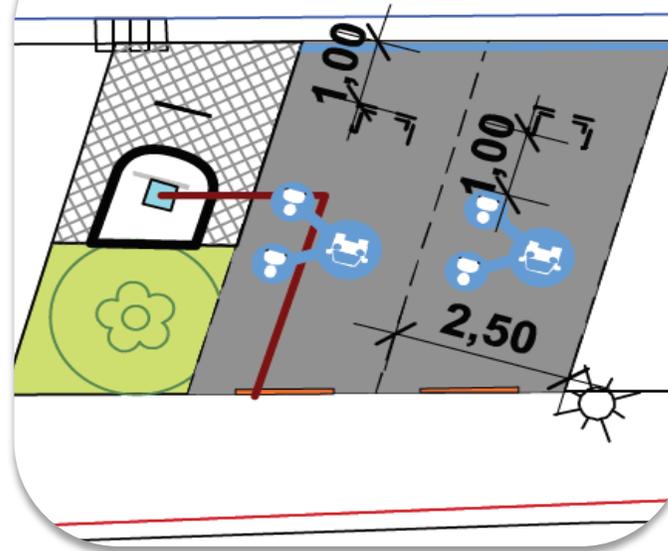
Selection of reliable providers

City has influence on site selection

*** also in connection with mobility hubs**

Challenges for Carsharing in New Developments

- ✓ Knowledge gap of developers and architects about carsharing/sharing (Number of vehicles vs. users, site selection, etc.)
- ✓ Timing when planning and implementing stations
- ✓ Coordinating plans
- ✓ (Staffing and Time) Demand for advising!





Training Programme

**Mobility
Management –
Why and How to
Make a Mobility
concept?!**

**Carsharing &
other Sharing
Modes**

**(Cargo-) Bike
Parking
Dos & Don'ts**

**It's nothing without
Communication**

from 2024 with the Chamber of Architects



**Rebecca Karbaumer
says**

**THANK
YOU**

Free Hanseatic City of Bremen
Unit for Strategic Transport Planning
Rebecca.Karbaumer@bau.bremen.de

**Interreg
North Sea**



Co-funded by
the European Union

SHARE-North Squared

Die Senatorin für Bau, Mobilität
und Stadtentwicklung

 **Freie
Hansestadt
Bremen**