



## 23/SVV/1361

Mitteilungsvorlage  
öffentlich

# Projekt Campus LHP - Mobilitätskonzept bezüglich 23/SVV/0514

<i>Geschäftsbereich:</i> Oberbürgermeister, Projekt Campus LHP	<i>Datum</i> 07.12.2023	
<i>geplante Sitzungstermine</i> 13.12.2023	<i>Gremium</i> Hauptausschuss	<i>Zuständigkeit</i> zur Kenntnis

Der Hauptausschuss nimmt zur Kenntnis:

Um den strategischen Zielen der LHP in Bezug auf Klima- und Umweltschutz sowie Bürgernähe und Arbeitgeberattraktivität gerecht werden zu können, wurde im Februar 2023 ein Mobilitätskonzept für den neuen Verwaltungscampus beauftragt.

Die Ergebnisse liegen vor und stellen eine Auswahl an Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität der Mitarbeitenden und der Umsetzung der Klimapolitischen Ziele der Landeshauptstadt Potsdam dar.

Das vorliegende Mobilitätskonzept ist sowohl die Voraussetzung für die Durchführung des geplanten Wettbewerbsverfahrens als auch die Grundlage für die Implementierung eines dauerhaften und nachhaltigen Mobilitätsmanagements für den neuen Standort der LHP.

Im weiteren Verlauf des Projektes Campus LHP werden die für die Entwicklung des Verwaltungscampus wichtigsten Maßnahmen weiter ausformuliert und nach Maßgabe der finanziellen Möglichkeiten sukzessive umgesetzt.

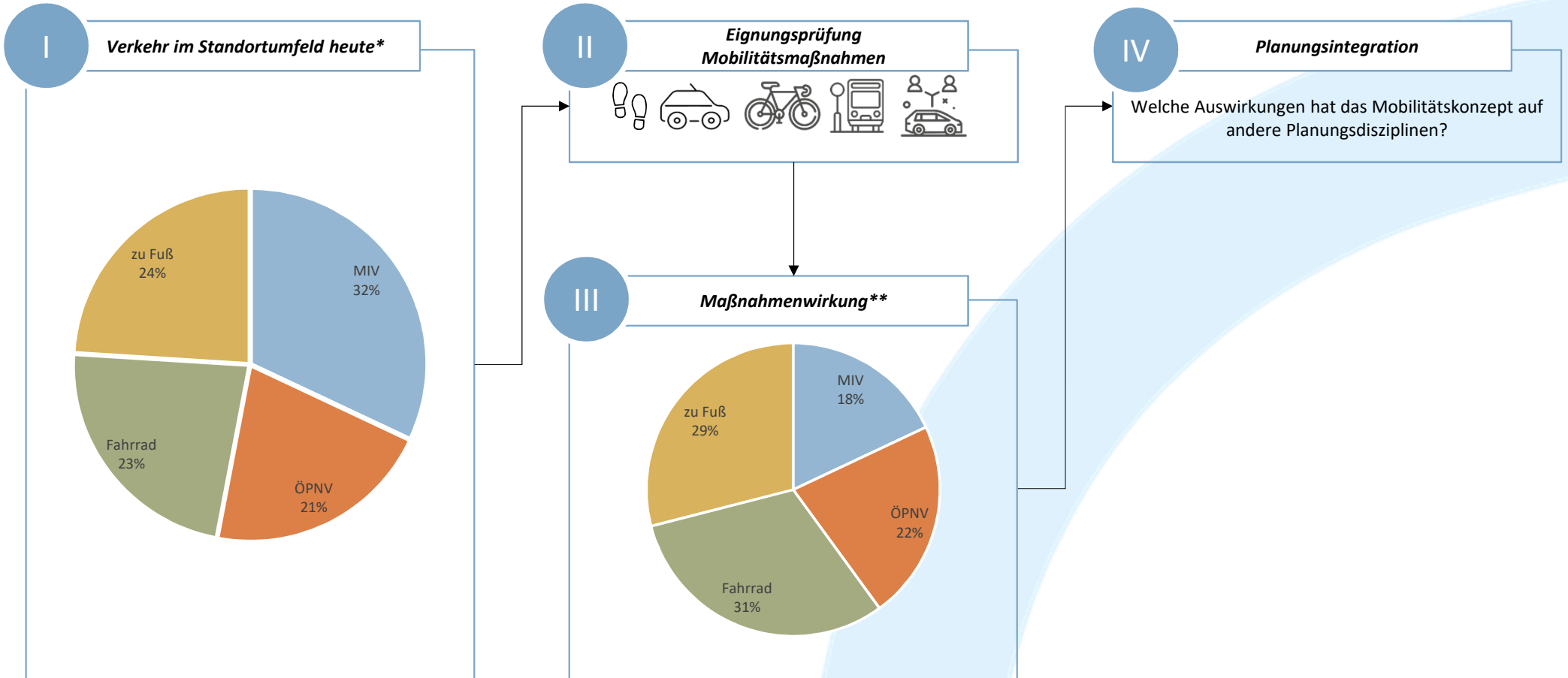
### Anlagen:

- |   |  |            |
|---|--|------------|
| 1 | LHP_Mobilitätskonzept_Kurzfassung          | öffentlich |
| 2 | Pflichtige Zusatzinformationen zur Vorlage | öffentlich |

# Mobilitätskonzept für den Verwaltungscampus der Landeshauptstadt Potsdam Stand 10/2023

# ENTWICKLUNG EINES MOBILITÄTSKONZEPTE

## Methodisches Vorgehen



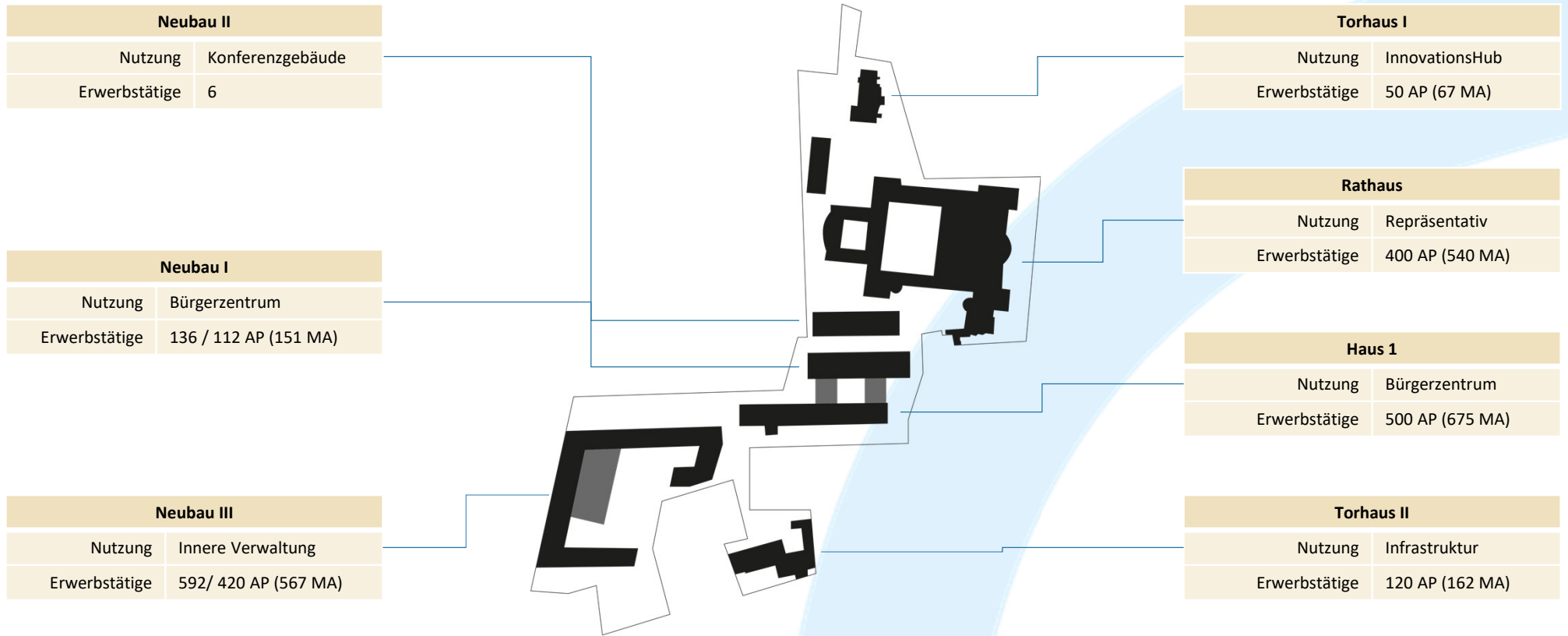
\* Nach SrV (System repräsentativer Verkehrsbefragungen) 2018

\*\* Nach Stadtentwicklungskonzept Verkehr 2025, Szenario nachhaltige Mobilität

## Entwicklung des Verwaltungscampus

# NUTZUNGSSPEZIFIKATIONEN DER BESTEHENDEN UND GEPLANTEN GEBÄUDE

Gem. Raum- und Funktionsprogramm

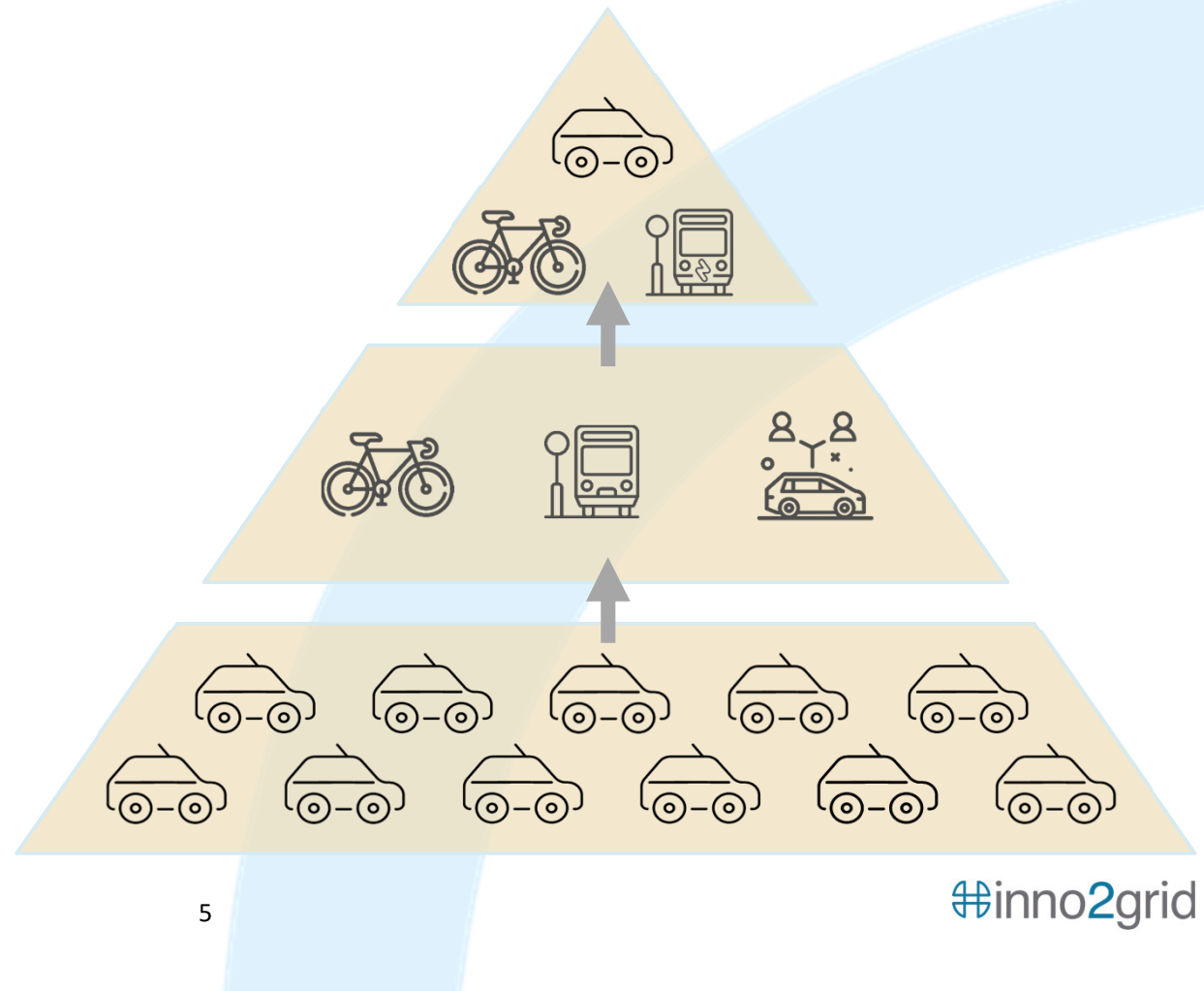


AP = Arbeitsplatz  
MA = Mitarbeiter

## VERDICHTUNG DES CAMPUS FÜHRT ZUR PLATZKNAPPHEIT AUF DEM GELÄNDE

Verschlimmerung des Parkdruckes droht

- Stand heute gibt es rd. 230 Parkplätze auf dem Gelände des Campus, davon sind einige zum aktuellen Zeitpunkt überplant. Rund 80 Stellplätze sollen erhalten bleiben
- Bei rd. 1.100 aktuell auf dem Campus ansässigen, von denen ca. 40% mit dem Auto kommen, reicht der Stellplatzbedarf schon heute nicht aus.
- Hinzu kommen Besuchende des Campus, die ebenfalls in Teilen mit dem Auto kommen
- Schon heute muss auf Alternativen ausgewichen werden: Es wird im Campusumfeld oder in Parkhäusern geparkt oder auf anderweitige Verkehrsmittel umgestiegen
- Bei einer Verdichtung des Campus auf ca. 1.600 Arbeitsplätze muss, bei schrumpfender Stellplatzanzahl, von einer Verschlechterung der Parkraumsituation ausgegangen werden
- Entsprechend soll mit der Ausweitung der verkehrlichen Angebote der Verkehr zum einen auf andere Verkehrsmittel als das eigene Auto verlagert werden



# Leitbildentwicklung

# LEITBILDENTWICKLUNG

Aufbauend auf den Zielen der Stadt Potsdam



## Nachhaltige Verkehrsentwicklung der Innenstadt

- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Sicherung der Erreichbarkeit
- Reduzierung der Umweltbelastung
- Klimagerechte Mobilität
- Stärkung des Umweltverbundes
- Flächengerechtigkeit

### **Zukunftsorientierte Campusmobilität**

- Zielgerichtete Fuß- und Radverkehrswege stärken
- Nachhaltige, elektrifizierte Mobilitätsinfrastruktur schaffen
- Vielseitiges Angebot an Shared-Mobility integrieren

### **Visionär und erlebbar**

- Bürgerorientiertes Gestalten der Angebote
- Innerbetriebliches Mobilitätsmanagement fördern
- Pkw-Stellplätze reduzieren und bündeln
- Wiedererkennbare Mobilitätspunkte mit Mehrwert – Anschlussangebote für alle (Bürger + MA) schaffen

### **Energie- und Mobilitätswende verknüpfen**

- Regenerative Energiegewinnung fördern
- Ladeinfrastruktur bereitstellen
- Verkehre dekarbonisieren

### **Attraktiver Arbeitsstandort**

- Einen autoarmen Campus etablieren
- Orte der Begegnung schaffen
- Einfache und komfortable An- und Abreise ermöglichen
- Kurze Wege und barrierefreie Wege innerhalb des Campus gestalten



## Nutzergruppen

# ANFORDERUNGEN DER VERWALTUNGSANGESTELLTEN AN DIE ARBEITSMOBILITÄT

Verschiedene Funktionen bedingen verschiedene Mobilitätsbedürfnisse

*Erwerbstätige auf dem Campus*

*Mobilitätsanforderungen*



*Verwaltungsmitarbeitende, die vornehmlich im Innendienst zu regulären Arbeitszeiten aktiv sind*

- An- und Abreise erfolgt häufig in Abhängigkeit zur Distanz zw. Arbeits- und Wohnort
- Die An- und Abreise erfolgt größtenteils mit dem Umweltverbund (Rad, ÖV, zu Fuß; zusammen ca. 60 %)



*Verwaltungsmitarbeitende mit Außendienstaktivitäten und/oder Arbeitszeiten außerhalb der Kernarbeitszeit*

- Aus Effizienz- und Verfügbarkeitsgründen ist das private Auto, der Dienstwagen oder ein Fahrzeug aus der Verwaltungsflotte häufig das Verkehrsmittel der Wahl.
- Die An- und Abreise kann mit dem Umweltverbund erfolgen, außerhalb der Kernarbeitszeiten müssen aber verlässliche Alternativen bereitstehen



*Verwaltungsmitarbeitende, deren Funktion unmittelbar mit der Nutzung von Dienstfahrzeugen in Verbindung steht*

- Fahrzeuge und zugehörige Stellplätze für Fahrzeuge der Verwaltungsflotte unabdingbar
- An- und Abreise kann auch mit dem Umweltverbund erfolgen

## ANFORDERUNGEN DER BESUCHER\*INNEN AN DIE MOBILITÄT

Verschiedene Funktionen bedingen verschiedene Mobilitätsbedürfnisse

*Besuchende*

*Mobilitätsanforderungen*



*Besuchende aus Potsdam*

- Reisen mit konkretem Anliegen und i.d.R. mit Termin an
- Sind wohnhaft in Potsdam und legen keine weiten Strecken für die Anreise zurück
- Verbinden den Besuch auf dem Verwaltungscampus mit anderen Aktivitäten in der Innenstadt
- Sind nicht zwangsläufig auf einen Stellplatz direkt vor Ort angewiesen
- Nur kurzweiliger Aufenthalt



*Besuchende von außerhalb*

- Reisen meist aus umliegenden Kommunen an
- Kommen häufig mit dem Auto
- Machen einen geringen Teil des Besucherverkehrsaufkommens aus
- Meist kurz- bis mittelweiliger Aufenthalt

## **Verkehrsaufkommen und Kfz-Stellplatzbedarf für Bestand & Neubau**

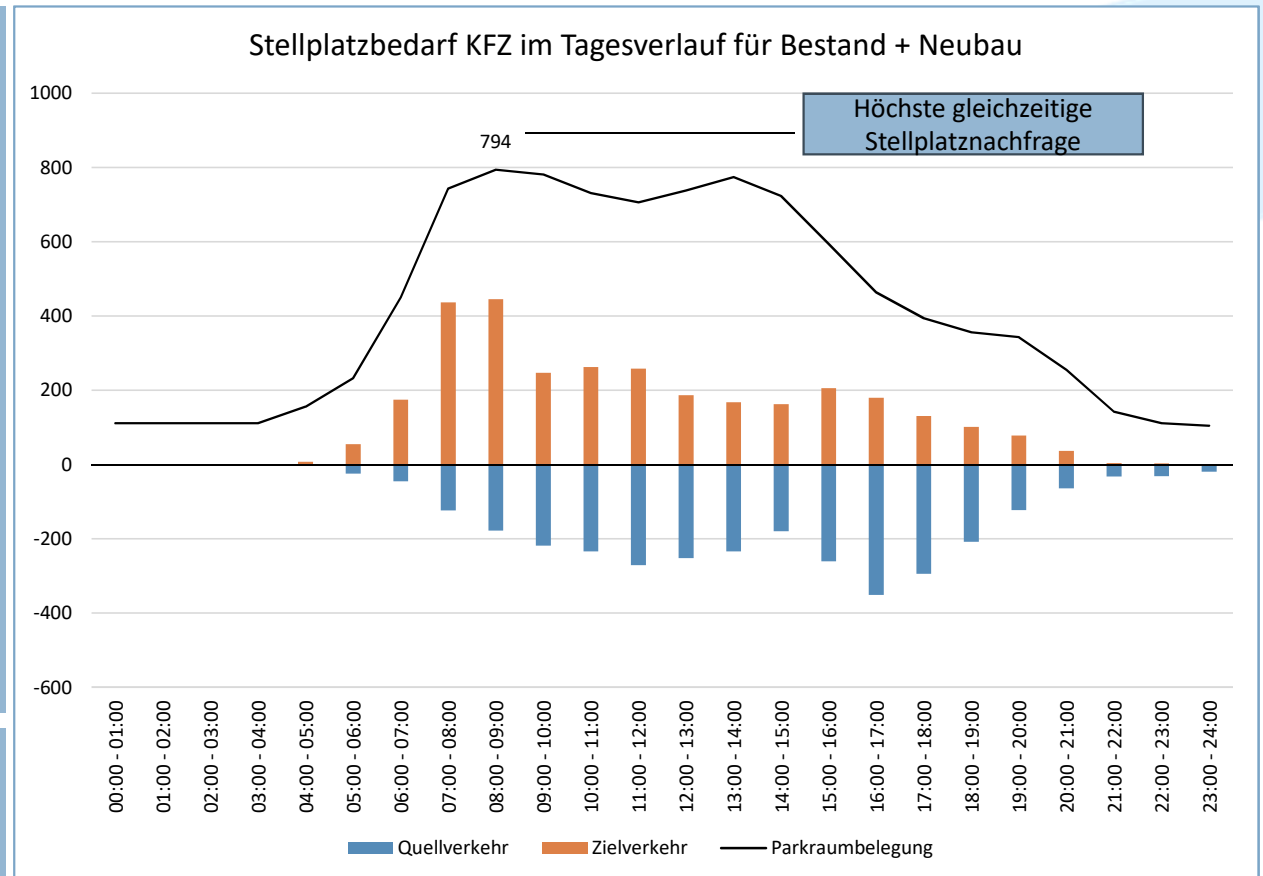
# VERKEHRLICHER KFZ-STELLPLATZBEDARF

## Bestand & Neubau

- Auf Grundlage der erwarteten Beschäftigtenzahlen auf dem Campus gem. des Raum- und Funktionsprogrammes und des zu erwartenden Besucheraufkommens wurde das Verkehrsaufkommen im MIV ohne die Berücksichtigung von Mobilitätsmaßnahmen ermittelt und in einen Stellplatzbedarf übersetzt
- Die Analyse belegt den schon heute existierenden Parkdruck, der sich bei Verdichtung des Standortes noch erhöht
- Bei Verwaltungsangestellten wird von einer hohen und langen gleichzeitigen Anwesenheit ausgegangen
- Der Stellplatzbedarf von Besucherinnen verteilt sich über den Tag und ist meist nur kurzweilig
- Der größte Teil des Stellplatzbedarfes ist dadurch auf Verwaltungsarbeitenden zurückzuführen
- In der Spitze entsteht dadurch ein Stellplatzbedarf von ca. 800 Kfz-Stellplätzen zu Beginn der Kernarbeitszeit

*Vor allem das Mobilitätsverhalten der Verwaltungsarbeitenden muss adressiert werden, um den Stellplatzbedarf vor Ort zu senken.*

Bedarfsschätzung nach  
derzeitigem Planungsstand!



# BAUORDNUNGSRECHTLICHER KFZ-STELLPLATZBEDARF

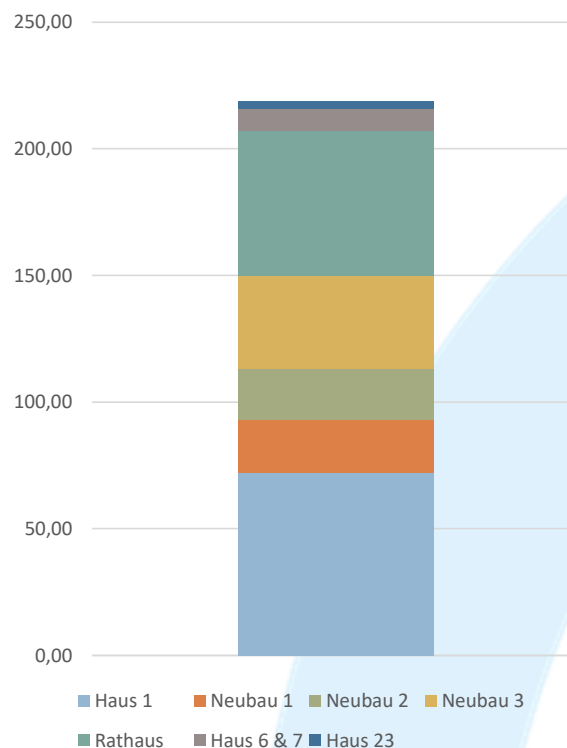
## Bestand & Neubau

- Auf Grundlage der Stellplatzsatzung wurde der Stellplatzbedarf gem. der darin enthaltenen Richtzahlen und Mechanismen ermittelt
- Um eine Vergleichbarkeit zw. verkehrlichem und bauordnungsrechtlichem Stellplatzbedarf zu gewährleisten, sind Bestands- und Neubauten in Ansatz gebracht worden
- Der Verwaltungscampus liegt im Minderungsgebiet II, damit kann der nach Richtzahlen ermittelte Stellplatzbedarf um 25% reduziert werden
- Durch zusätzliche Radabstellanlagen können, nach BgbBO §87 Abs. 4, 1/5 der Kfz-Stellplätze durch Radabstellanlagen ersetzt werden. Eine Kfz-Stellplatz wird dabei durch 4 Radabstellanlagen ersetzt.
- Insgesamt wären nach Satzung derzeit rd. 78 Kfz-Stellplätze für die Neubauten erforderlich
- Grundsätzlich ist die Stellplatzsatzung als sehr progressiv zu werten. Im Vergleich zu anderen Satzungen und dem Regelwerk der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) werden deutlich geringere Flächenschlüssel zur Ermittlung des Stellplatzbedarfes angewandt

Um die Differenz zw. verkehrlichem und bauordnungsrechtlichem Stellplatzbedarf zu decken, müssen umfangreiche Mobilitätsmaßnahmen ergriffen werden.

Bedarfsschätzung nach  
derzeitigem Planungsstand!

Stellplatzbedarf nach Satzung für Bestand und Neubau



Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Potsdam 01.12.2021

### Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Potsdam

Die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam hat in ihrer Sitzung am 01.12.2021 gemäß § 3 der Kommunalverfassung des Landes Brandenburg (BbgKVerf) in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. Dezember 2007 (GVBl. I/07, Nr. 10), § 3, 266), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Juni 2019 (GVBl. I/19, Nr. 28), § 1) in Verbindung mit § 87 Abs. 4 und 5 BbgBO in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. November 2018 (GVBl. I/18, Nr. 39), § 1), zuletzt geändert durch Gesetz vom 9. Februar 2021 (GVBl. I/21, Nr. 5) folgende Satzung beschlossen:

#### § 1 Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich dieser Satzung erstreckt sich auf das Stadtgebiet der Landeshauptstadt Potsdam.

#### § 2 Sachlicher Geltungsbereich

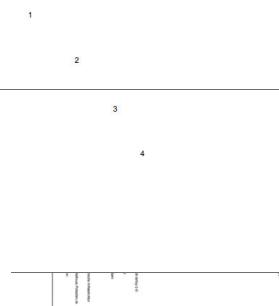
Diese Satzung ist anzuwenden:

1. für die Ermittlung der Zahl und Herstellung der notwendigen Stellplätze und notwendigen Abstellplätze für Fahrräder bei der Errichtung, Erweiterung und Nutzungsänderung von baulichen Anlagen sowie anderen Anlagen bei deren Zu- oder Abgangverkehr mittels Fahrzeugen (Kraftfahrzeuge, Fahrräder) zu erwarten ist. Dies gilt nicht für die Festlegung von Stellplätzen für die Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderung nach § 50 Abs. 4 Brandenburgische Bauordnung (BbgBO).
2. für die Bestimmung der Geldebeträge für die Ablösung der nach § 3 dieser Satzung notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge und notwendigen Abstellplätze für Fahrräder.

#### § 3 Zahl der notwendigen Stellplätze und notwendigen Abstellplätze für Fahrräder

(1) Die Ermittlung der notwendigen Zahl der Stellplätze und der notwendigen Zahl der Abstellplätze für Fahrräder erfolgt anhand der Richtzahlenliste, die als Anlage 1 Bestandteil der Satzung ist. Bei Nutzungsänderungen von baulichen Anlagen sowie anderen Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangverkehr mittels Kraftfahrzeugen bzw. Fahrrädern zu erwarten ist, wird nur die durch diese Nutzungsänderung bedingte Pflicht für die Bereitstellung weiterer notwendiger Stellplätze in Ansatz gebracht. Bei der Ermittlung der Zahl notwendiger Stellplätze ist die Stellplatzsatzung in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden. Bei Nutzungsänderungen wird die Herstellung bzw. Ablösung von zwei notwendigen Stellplätzen je Baugrundstück erlassen. Die notwendigen Abstellplätze für Fahrräder sind bei Nutzungsänderungen stets vollständig nachzubestellen.

(2) Bei baulichen Anlagen mit einem zu erwartenden überdurchschnittlich hohen Aufkommen von Zu- oder Abgangverkehr kann zusätzlich eine dem tatsächlichen Mehrbedarf angemessene Zahl von Stellplätzen für bestimmte Fahrzeugarten oder Abstellplätzen für Fahrräder gefordert werden.



## Verkehr im Standortumfeld heute

# ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

Zentrale Lage sorgt für gute Erreichbarkeit mittels ÖPNV

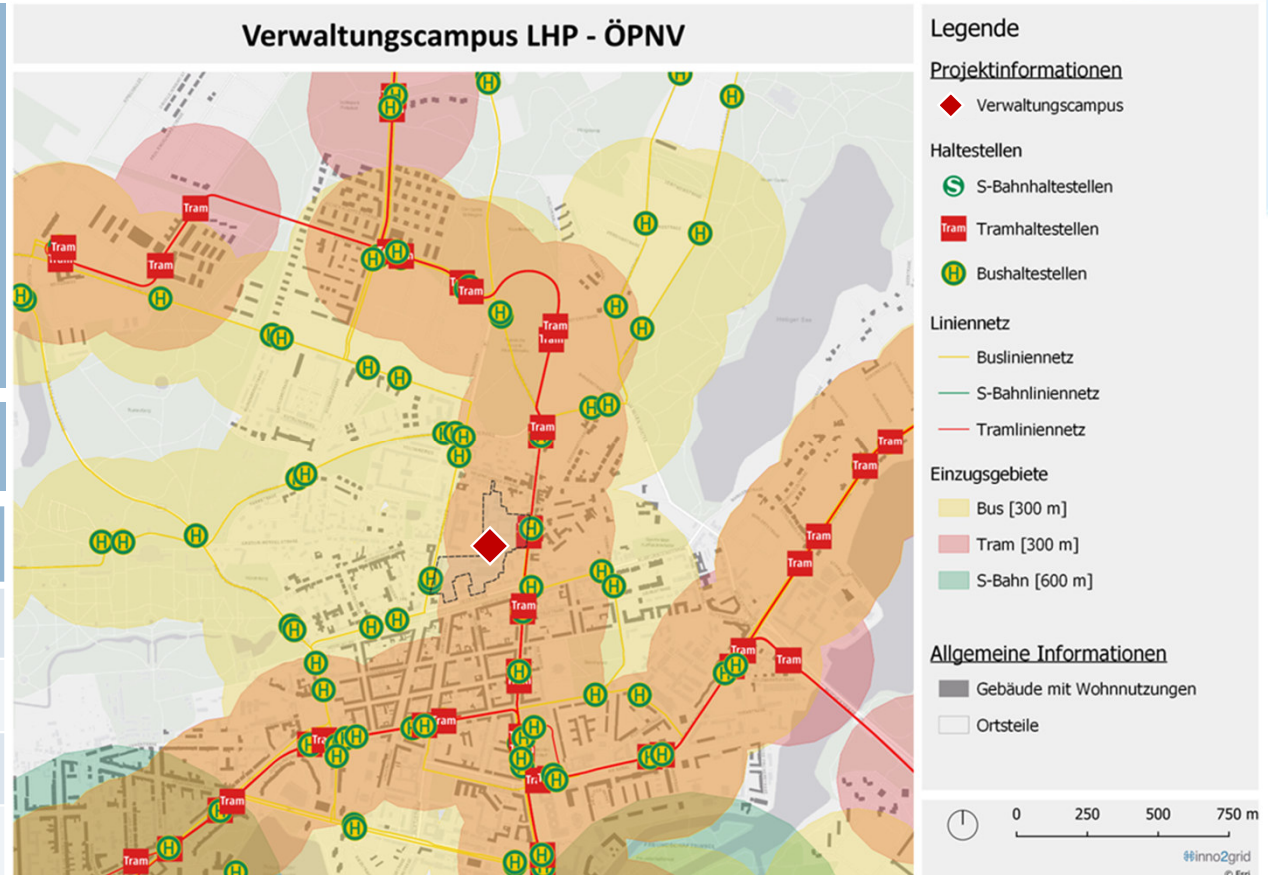


- Durch die zentrale Lage ist der Verwaltungscampus sowohl für Beschäftigte als auch für Besuchende mittels Bus & Bahn sehr gut zu erreichen
- Die östlich des Verwaltungscampus gelegene Haltestelle „Rathaus“ wird bedient durch
  - die Tramlinien 92 bzw. 96 im 15- bzw. 10- Minuten-Takt
  - die Buslinien 603, 604, 609, 638 und 697

*Der ÖPNV steht dem MIV nichts nach. Zwar ist die Reisezeit beim ÖPNV länger, dafür entfällt aber der Parksuchverkehr.*

Verkehrsmittel	Start	Ziel	Wegzeit
MIV*	Babelsberg	Rathaus	14 Min.**
ÖPNV	Babelsberg	Rathaus	21 Min.
MIV*	Brandenburger Vorstadt	Rathaus	7 Min.**
ÖPNV	Brandenburger Vorstadt	Rathaus	15 Min.

\* MIV = Motorisierter Individualverkehr  
 \*\* Ohne Parksuchverkehr

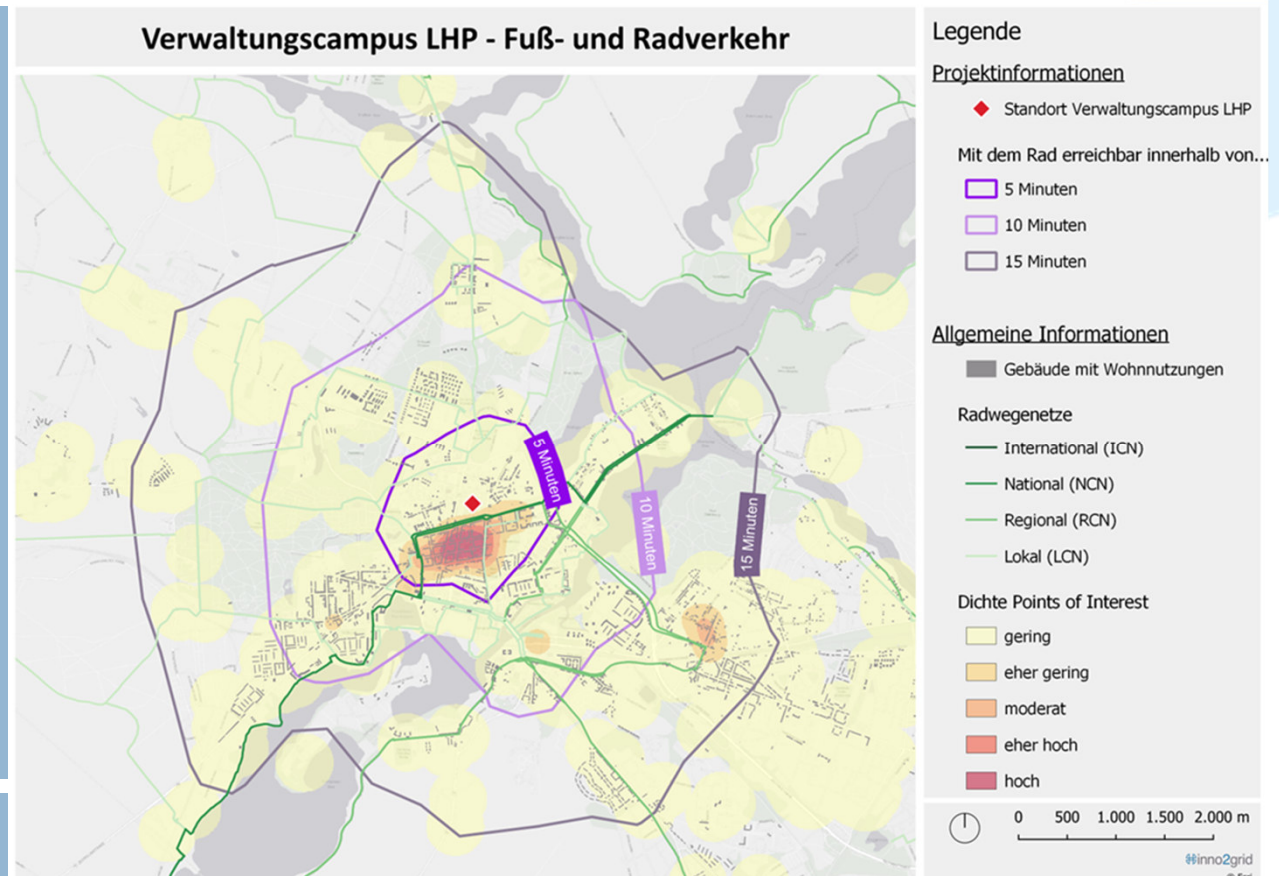




## FUß- UND RADVERKEHR

Ausgehend vom Campus können große Teile des Stadtgebietes mittels Rad innerhalb von 15 Minuten erreicht werden

- Die Größe der Stadt und die vergleichsweise gut ausgebaute Fahrradverkehrsinfrastruktur führen dazu, dass in Potsdam alles bequem mit dem Fahrrad erreichbar ist.
- Das schlägt sich auch in Umfragen nieder: Im Bundesvergleich gehört Potsdam zu den TOP 10 der fahrradfreundlichsten Kommunen in der Größenordnung 100.000 bis 200.000 Einwohnende\*
- Die Fahrradfreundlichkeit der Stadt zeigt Wirkung: im innerstädtischen Bereich werden rd. 31% aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt.
- Zusätzlich profitiert der Campus von der zentralen Lage. Von hier können große Teile des Stadtgebietes mittels Rad innerhalb von 15 Minuten erreicht werden
- Da Besuchende in großen Teilen auch aus Potsdam selbst sein werden, gilt es vor allem, Anreize zu schaffen, um den Besuchendenverkehr auf primär auf das Fahrrad zu verlagern.



Das Mobilitätskonzept setzt auf guten Grundvoraussetzungen vor allem für den Radverkehr auf und muss diesen folglich fördern.

\* vgl. ADFC (2022): Fahrradklima-Test 2022

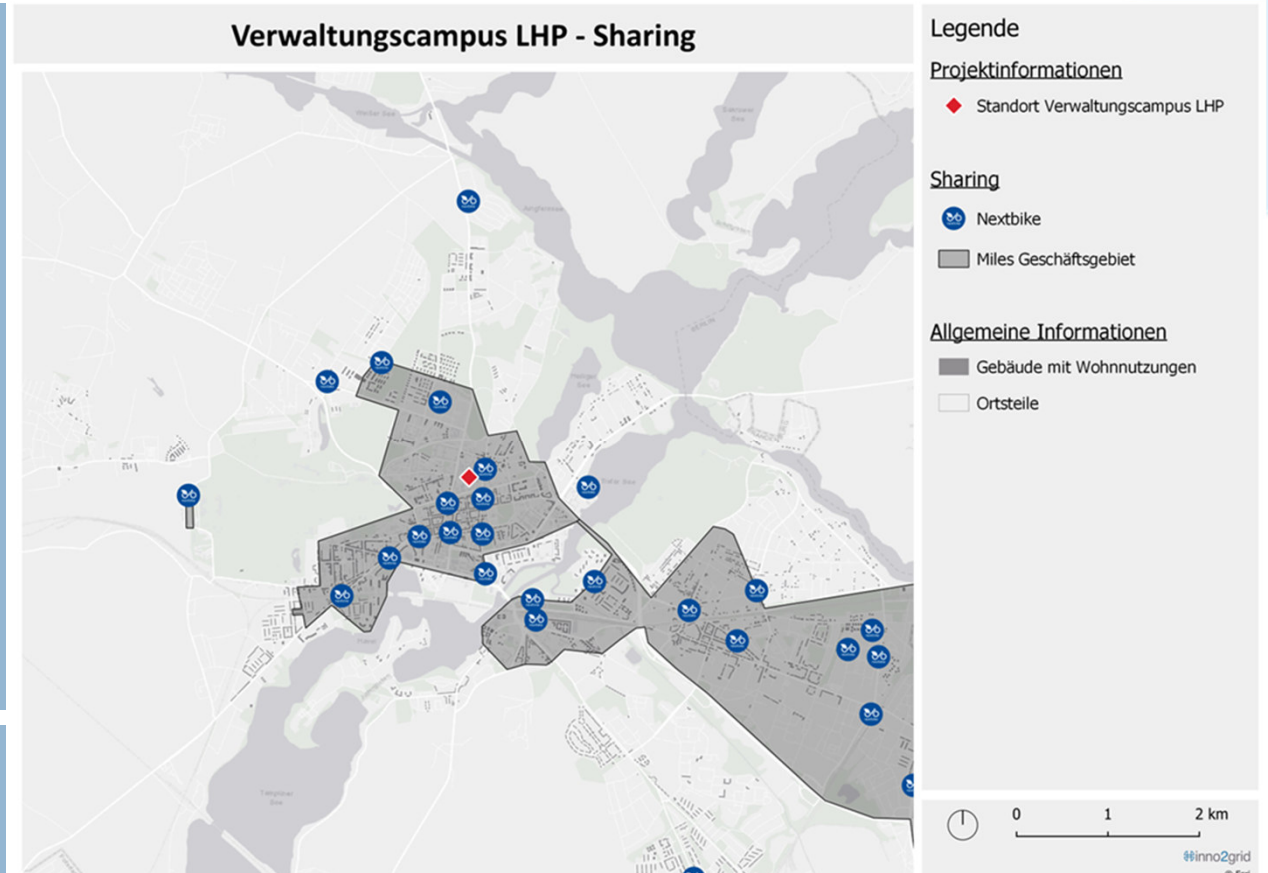
## SHARING-ANGEBOTE



Potsdamer Ausstattung mit Sharing-Angeboten gut, davon profitieren die zukünftigen Campus-Nutzende

- In Puncto Sharing profitiert Potsdam durch die Nähe zu Berlin: So kann bspw. ein Miles Carsharingfahrzeug in Berlin entliehen und in Potsdam zurückgegeben werden – und andersrum.
- Miles ist allerdings bisweilen der einzige größere Carsharing-Anbieter im freefloating Betriebssystem in Potsdam
- E-Kickscootersharingangebote hingegen gibt es viele: Mit Tier, Lime, Bird, Voi, Dott, Bolt und Jawls sind gleich sieben Anbieter in Potsdam aktiv
- Bemerkenswert ist aber vor allem die Dichte an Bikesharing-Stationen des Betreibers Nextbike. 31 Stationen sind über das gesamte Stadtgebiet verteilt – wesentlich mehr als in Städten vergleichbarer Größe.
- Die Angebote decken aber bei weitem nicht das gesamte Stadtgebiet ab. Damit kommen die Angebote nicht allen Erwerbstätigen und Besuchenden des Verwaltungscampus zu gute.

*Die Sharing-Infrastruktur ist gut ausgebaut, kommt aber nicht für alle Anwendungsfälle in Frage. Im Mobilitätskonzept sind auch Alternativen zum Bestand an Sharing-Infrastruktur zu berücksichtigen*



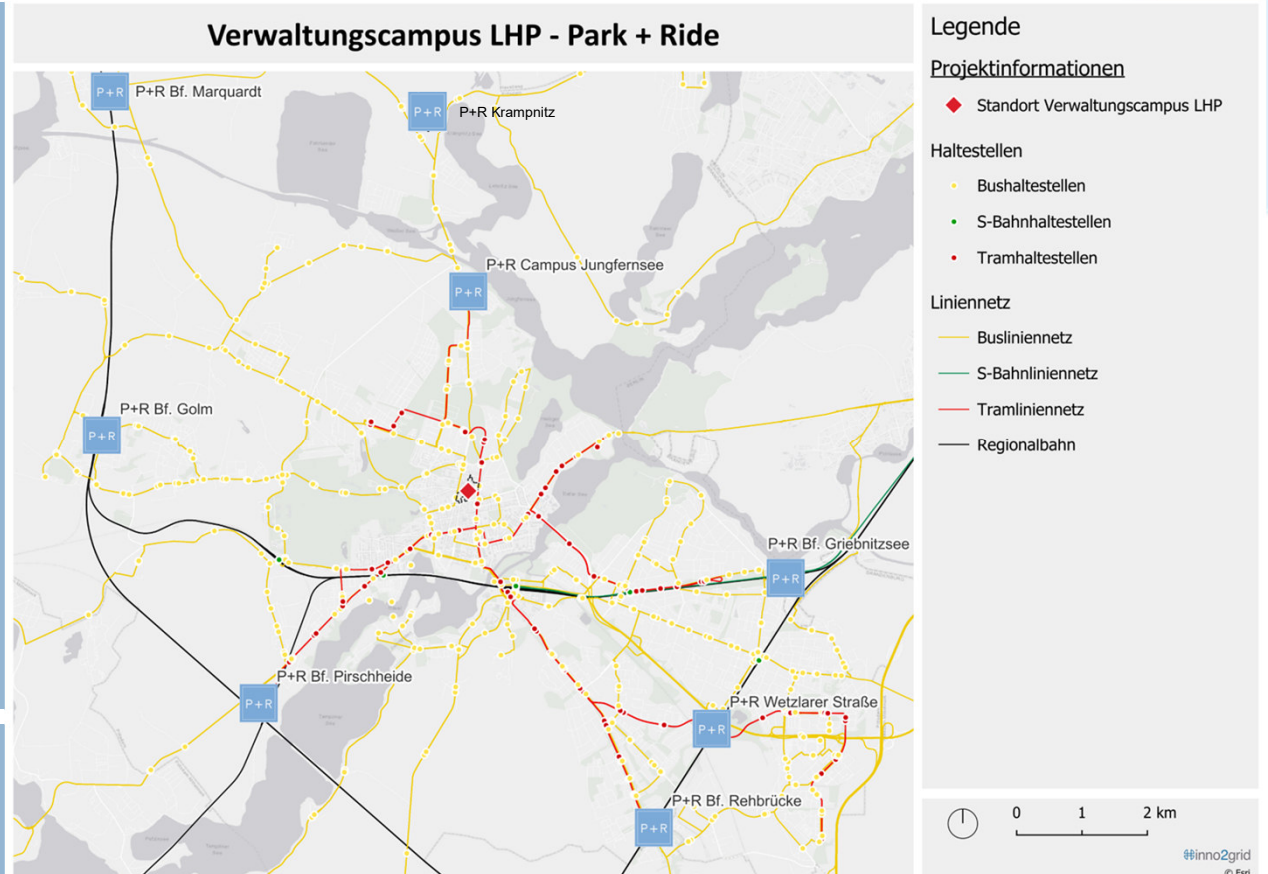
## MIV UND RUHENDER VERKEHR

Parkdruck im Campusumfeld schon heute hoch, Abhilfe können anderweitige Parkieranlagen schaffen

- Der Parkraum ist sowohl auf dem Verwaltungscampus heute als auch in den umliegenden Straßen ausgelastet – der Parkdruck ist hoch
- Der Verwaltungscampus befindet sich im Bereich der Parkraumbewirtschaftungszone
- Die Stadt Potsdam verfolgt die Strategie, die Innenstadt weitestgehend vom bewegten und ruhenden MIV zu befreien\*
- Durch die Verdichtung des Verwaltungscampus kann von einer zusätzlichen Parkraumnachfrage sowohl durch Erwerbstätige als auch durch Besuchende ausgegangen werden
- gibt es sowohl im unmittelbaren Umfeld auch Parkieranlagen mit teils Kapazitäten wie bspw. das Karstadt-Parkhaus und das Parkhaus in den Bahnhofspassagen
- Ergänzend gibt es eine Reihe von P+R-Plätzen im äußeren Stadtbereich, von denen aus der Campus gut mit dem ÖPNV zu erreichen ist

*Das Parkraumangebot auf dem Gelände als auch im umgebenden Straßenraum kann die zusätzlich entstehende Parkraumnachfrage nicht auffangen. Entsprechend müssen Strategien entwickelt werden, um dieser Situation zu begegnen*

\* Nach Landeshauptstadt Potsdam (2022): Innenstadt - Straßenräume neu denken! Konzept zur Umnutzung von Straßenräumen



# Mobilitätsmaßnahmenkatalog

# ERKLÄRUNG MAßNAHMENAUFBAU



**Leitbildkonformität**

- Zukunftsorientierte Campusmobilität
- Visionär und erlebbar
- Attraktiver Arbeitsstandort
- Energie- und Mobilitätswende verknüpfen

**Umsetzbarkeit**

- geringe Umsetzbarkeit = 5 – 10 Jahre
- mittlere Umsetzbarkeit = 1 – 5 Jahre
- hohe Umsetzbarkeit = < 1 Jahr

**MIV-Reduktion**

- geringe MIV-Reduktion
- mittlere MIV-Reduktion
- hohe MIV-Reduktion

Beitrag zur Leitbilderreichung



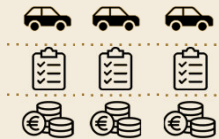
**Kosten und Aufwand**

- geringe Kostenaufwände
- mittlere Kostenaufwände
- hohe Kostenaufwände

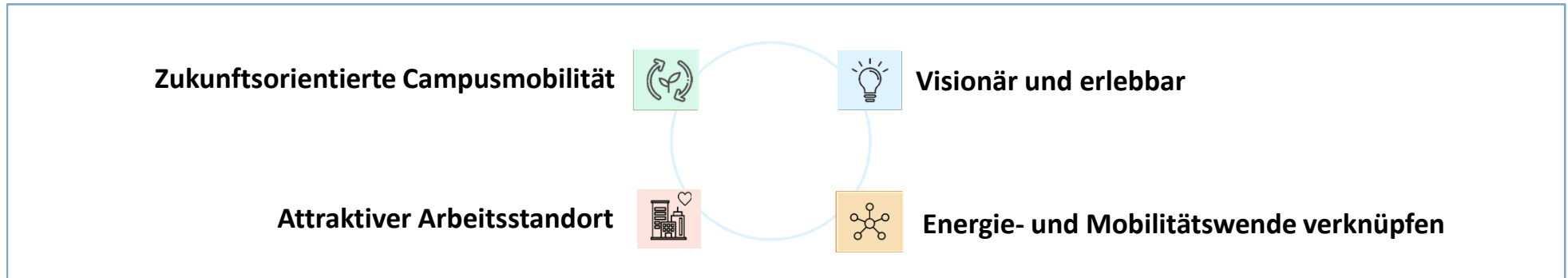
MIV-Reduktion

Umsetzbarkeit

Kosten und Aufwand



# ARTEN VON MAßNAHMEN ZUR LEITBILD-ERREICHUNG



**Infrastruktur/Wegenetz**

- **Stärkung des Fußwegenetzes**
- **Gestaltung der Wege**

**Campusübergreifende Maßnahmen**

- Carsharing
- Bikesharing
- Digitale Informationsanzeigen
- Parkraummanagement

**Gebäudescharfe Infrastruktur**

- Ladeinfrastruktur
- Fahrradabstellanlagen
- DIY-Fahrradreparatur/ Fahrrad Café
- Duschen
- Mobilitätsstation

**Mobilitätsmanagement und Anreizsysteme**

- Mobilitätsbudget
- Mobilitätsmanager
- Job-Ticket
- Job-Rad
- Veranstaltungen
- Bewerbung des Angebots
- Taktverdichtung ÖV

# STÄRKUNG DES FUß- UND RADWEGENETZES

## Beschreibung

- » Der Fokus der Wegeverbindungen auf dem Campus liegt auf dem Fuß- und Radwegenetz und dem sogenannten langsamen Verkehr
- » Schaffung einer hohen Aufenthaltsqualität entlang der Fußwegeachsen

## Mehrwerte

- » Verkehr wird „entschleunigt“
- » Weniger Nutzung von Verkehrsmitteln auf dem Campus
- » Wegeverbindungen laden zum Aufenthalt ein und schaffen eine sichere Umgebung

## Best Practice

- » Bo01 in Malmö
- » Vauban in Freiburg im Breisgau
- » Stellwerk 60 in Köln

## Akteure & Beteiligte

- » LHP

## Beitrag zur Leitbilderreichung



MIV-Reduktion



Umsetzbarkeit



Kosten und Aufwand



# GESTALTUNG DER WEGE

## Beschreibung

- » Verkehrslenkung erfolgt durch den Bodenbelag und die Belagsfarbe
- » Die Wahl erschütterungsarmen und ebenen Belags auf einzelnen Streifen ermöglicht eine barrierefreie Bewegung sowie stolperfreie Fortbewegung
- » Die FGSV empfiehlt 2,50 m Breite für Gehwege

## Mehrwerte

- » Städtebaulicher und denkmalgeschützter Charakter bleiben erhalten
- » Zonierungen können hergestellt werden, z.B. für Ladezonen, Halteverbote, reine Fußgängerbereiche

## Best Practice

- » Hafencity Hamburg
- » Altstadt Kopenhagen
- » Neuer Hafen Bremerhaven

## Akteure & Beteiligte

- » LHP

## Beitrag zur Leitbilderreichung



MIV-Reduktion



Umsetzbarkeit

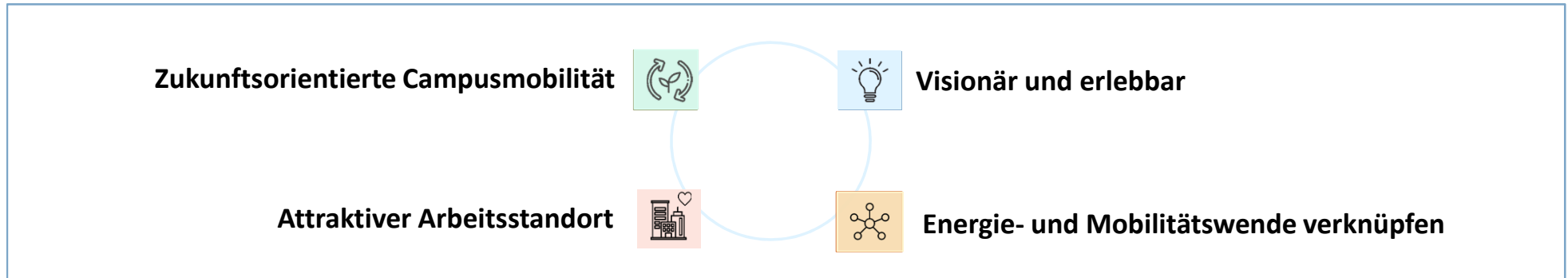


Kosten und Aufwand





# ARTEN VON MAßNAHMEN ZUR LEITBILD-ERREICHUNG



- Infrastruktur/Wegenetz**
- Stärkung des Fußwegenetzes
  - Gestaltung der Wege

- Campusübergreifende Maßnahmen**
- **Carsharing**
  - **Bikesharing**
  - **Digitale Informationsanzeigen**
  - **Parkraummanagement**

- Gebäudescharfe Infrastruktur**
- Ladeinfrastruktur
  - Fahrradabstellanlagen
  - DIY-Fahrradreparatur/ Fahrrad Café
  - Duschen
  - Mobilitätsstation

- Mobilitätsmanagement und Anreizsysteme**
- Mobilitätsbudget
  - Mobilitätsmanager
  - Job-Ticket
  - Job-Rad
  - Veranstaltungen
  - Bewerbung des Angebots
  - Taktverdichtung ÖV

# D (TEIL-)EXKLUSIVES CAR-SHARING



## Beschreibung

- » A-to-A Sharing-Angebot
- » Mitarbeitende erhalten zu bestimmten Tageszeiten exklusiven Zugriff auf die Fahrzeuge
- » Verschiedene Fahrzeugklassen möglich
- » Integration der Firmenfahrzeuge

## Mehrwerte

- » Höhere Auslastung der Fahrzeuge
- » Flexibilität und Unabhängigkeit vom privaten Pkw schaffen
- » Bedarfsgerechte Mobilität durch Bereitstellung verschiedener Fahrzeugklassen
- » Ggf. Integration in die Verwaltungsflotte

## Best Practice

- » mobileeee
- » Cambio

## Akteure & Beteiligte

- » LHP
- » Sharing-Dienstleister, z.B. mobileeee, Cambio
- » ggf. ViP

## Beitrag zur Leitbilderreichung



MIV-Reduktion



Umsetzbarkeit



Kosten und Aufwand



# BIKESHARING

## Beschreibung

- › Schaffung eines stationsbasierten öffentlichen Bikesharing-Systems an der Mobilitätsstation
- › Abgabe der Leihräder an derselben oder einer beliebigen Station

## Mehrwerte

- › Hohe Substitutionswirkung: Förderung des Radverkehrs, Entlastung des Straßenverkehrs und Senkung des Parkdrucks
- › Überbrückung der letzten Meile & Förderung des Umweltverbundes

## Best Practice

- › Lincoln-Siedlung in Darmstadt
- › LHP

## Akteure & Beteiligte

- › Mobilitätsdienstleister, z. B. nextbike, Call a Bike, movelo, Lime
- › ggf. ViP

## Beitrag zur Leitbilderreichung



MIV-Reduktion



Umsetzbarkeit



Kosten und Aufwand



# DIGITALE INFORMATIONSANZEIGE

## Beschreibung

- » Einblendung von Informationen wie ÖV-Fahrpläne, Anschlussverkehre, zur Verfügung stehende Sharing-Fahrzeuge, Wetter etc.
- » Bereitstellung an wichtigen Punkten, wie Eingänge, Plätze oder Mobilitätsstation

## Mehrwerte

- » Nutzende bleiben stets informiert
- » Keine „bösen Überraschungen“
- » Ermöglicht spontane (Um-)Planungen

## Best Practice

- » VEOMO Mobilitätsmonitor

## Akteure & Beteiligte

- » LHP
- » Dienstleister
- » ViP

## Beitrag zur Leitbilderreichung



MIV-Reduktion



Umsetzbarkeit



Kosten und Aufwand



# PARKRAUMMANAGEMENT

## Beschreibung

- » Flexibilisierung von Stellplätzen und dynamische Ausweisung freier Stellplätze
- » Einführung einer Parkraumbewirtschaftung

## Mehrwerte

- » Geregelter Parkraum
- » Effizientere Nutzung von Stellplätzen
- » Verminderter Parksuchverkehr

## Best Practice

- » Freiburg Vauban
- » Tübingen

## Akteure & Beteiligte

- Parkraumbetreiber

## Beitrag zur Leitbilderreichung



MIV-Reduktion



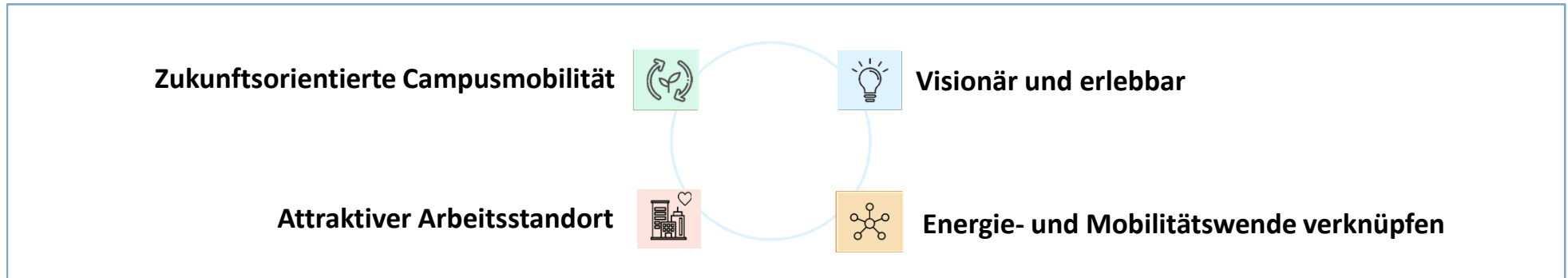
Umsetzbarkeit



Kosten und Aufwand



# ARTEN VON MAßNAHMEN ZUR LEITBILD-ERREICHUNG



**Infrastruktur/Wegenetz**

- Stärkung des Fußwegenetzes
- Gestaltung der Wege

**Campusübergreifende Maßnahmen**

- Carsharing
- Bikesharing
- Digitale Informationsanzeigen
- Parkraummanagement

**Gebäudescharfe Infrastruktur**

- **Ladeinfrastruktur**
- **Fahrradabstellanlagen**
- **DIY-Fahrradreparatur/ Fahrrad Café**
- **Duschen**
- **Mobilitätsstation**

**Mobilitätsmanagement und Anreizsysteme**

- Mobilitätsbudget
- Mobilitätsmanager
- Job-Ticket
- Job-Rad
- Kampagnen
- Bewerbung des Angebots
- Taktverdichtung ÖV

# LADEINFRASTRUKTUR

## Beschreibung

- › Ermöglicht Laden des Fahrzeugs auf dem Campus
- › Verortung an Außenstellplätzen
- › Ladeinfrastrukturmanagement ermöglicht optimierten Ladeprozess

## Mehrwerte

- › Attraktivierung des Standorts
- › Komfort für Erwerbstätige auf dem Campus sowie Besuchende
- › Staatliche Förderung

## Best Practice

- › Stellwerk 60 in Köln
- › Lincoln-Siedlung in Darmstadt

## Akteure & Beteiligte

- › LHP
- › LIS-Dienstleister z.B. SWP
- › Sharing-Dienstleister

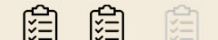
## Beitrag zur Leitbilderreichung



MIV-Reduktion



Umsetzbarkeit



Kosten und Aufwand



# FAHRRADABSTELLANLAGEN

## Beschreibung

- » Erhöhung der herzustellenden Fahrradstellplätze
- » Ergänzung und Qualifizierung von Radabstellanlagen: nah an den Gebäuden & barrierefrei
- » Berücksichtigung verschiedener Fahrradtypen

## Mehrwerte

- » Höherer Schutz vor Fahrraddiebstahl & Sicherung vor Beschädigung
- » Höherer Komfort und Sicherheitsempfinden für Radfahrende
- » Incentivierung des Fahrradverkehrs
- » für Besuchende werden frei zugängliche Fahrradabstellanlagen errichtet

## Best Practice

- » Fahrradloft in Berlin-Lichtenberg
- » Stellwerk 60 in Köln
- » Lincoln-Siedlung in Darmstadt

## Akteure & Beteiligte

- » LHP

## Beitrag zur Leitbilderreichung



MIV-Reduktion



Umsetzbarkeit



Kosten und Aufwand





# DIY-FAHRRADREPARATUR / FAHRRAD CAFÉ



## Beschreibung

- » Aufbau einfacher Reparatursets an Stahl-Kabeln oder Reparaturstationen
- » Integration von Standluftpumpen und Möglichkeit zum Aufhängen des Rads
- » evtl. Kombination mit einem Café

## Mehrwerte

- » Professionelles Equipment
- » Integration in Mobilitätsstation

## Best Practice

- » Fahrradloft in Berlin
- » Fahrradmodellquartier in Bremen-Neustadt

## Akteure & Beteiligte

- » Café-/Gewerbebetreiber

## Beitrag zur Leitbilderreichung



MIV-Reduktion



Umsetzbarkeit



Kosten und Aufwand



# DUSCHEN UND UMKLEIDEKABINEN



## Beschreibung

- » Integration von Duschen und Umkleidekabinen in Gebäude(n)
- » Kostenlose Nutzung für Angestellte

## Mehrwerte

- » Ermöglicht die Anreise mit Fahrrad auch bei schlechteren Wetterbedingungen
- » Anreiz auf MIV zu verzichten
- » Komfort für Erwerbstätige auf dem Campus

## Best Practice

- » EUREF-Campus Berlin

## Akteure & Beteiligte

- » LHP

## Beitrag zur Leitbilderreichung



MIV-Reduktion



Umsetzbarkeit



Kosten und Aufwand



# MOBILITÄTSSTATION

## Beschreibung

- » Bündelung der verschiedenen Sharing-Angebote (Car-, Bikesharing) ÖV und Fahrradabstellanlagen an einem Ort
- » Hub ist an den oberirdischen Stellplätzen anzusiedeln
- » Ggf. Stellplätze für Freefloating Car-Sharing integrieren

## Mehrwerte

- » Ermöglicht das Umsteigen von einem Fahrzeug auf das andere – Intermodale Verkehre werden gefördert
- » Individuelle Mobilitätsbedürfnisse werden bedient

## Best Practice

- » Jelbi Berlin
- » SwitHH Stationen Hamburg
- » Mobilitätspunkte Bremen

## Akteure & Beteiligte

- » LHP

## Beitrag zur Leitbilderreichung



MIV-Reduktion



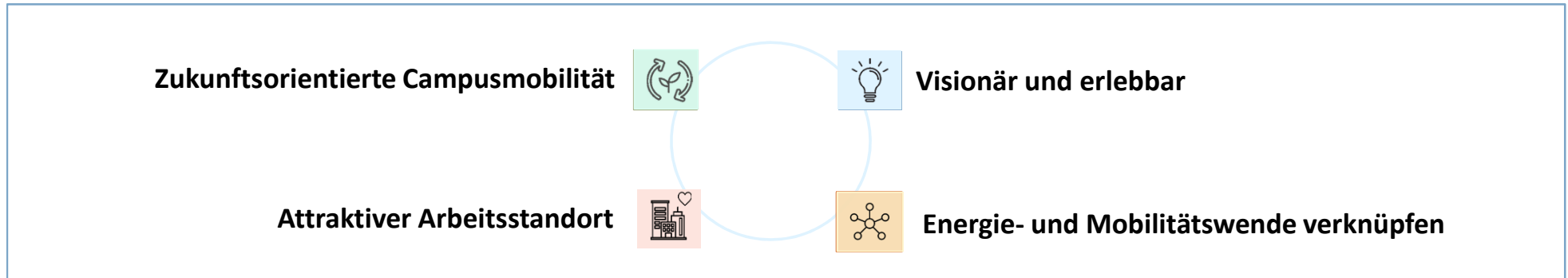
Umsetzbarkeit



Kosten und Aufwand



# ARTEN VON MAßNAHMEN ZUR LEITBILD-ERREICHUNG



- Infrastruktur/Wegenetz**
- Stärkung des Fußwegenetzes
  - Gestaltung der Wege

- Campusübergreifende Maßnahmen**
- Carsharing
  - Bikesharing
  - Digitale Informationsanzeigen
  - Parkraummanagement

- Gebäudescharfe Infrastruktur**
- Ladeinfrastruktur
  - Fahrradabstellanlagen
  - DIY-Fahrradreparatur/ Fahrrad Café
  - Duschen
  - Mobilitätsstation

- Mobilitätsmanagement und Anreizsysteme**
- **Mobilitätsbudget**
  - **Mobilitätsmanager**
  - **Job-Ticket**
  - **Job-Rad**
  - **Kampagnen**
  - **Bewerbung des Angebots**
  - **Taktverdichtung ÖV**

# MOBILITÄTSBUDGET

## Beschreibung

- » Unternehmen stellt seinen Mitarbeitenden ein monatliches Budget für Mobilitätsdienstleistungen zur Verfügung
- » Budget kann nach Belieben für verschiedene Verkehrsmittel ausgegeben werden
- » Neben klassischer Sharing-Mobilität kann das Budget auch für den ÖPNV verwendet werden

## Mehrwerte

- » Für Mitarbeitende: mehr Freiheit, mehr Flexibilität, bedarfsgerechte Mobilität, bessere Umweltbilanz, Kostenersparnisse, Einsparung des eigenen Pkw
- » Für Unternehmen: Steigerung der Attraktivität, Einsparung von Dienstwagen, Bindung von Mitarbeitenden

## Best Practice

- » Reallabor Hamburg (Bonvoyo)
- » WeWork (Rydes)
- » Audi (Mobiko)
- » Sixt (Xximo)

## Akteure & Beteiligte

- » Arbeitgeberin
- » Arbeitnehmende
- » Mobilitätsdienstleister

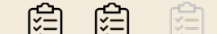
## Beitrag zur Leitbilderreichung



MIV-Reduktion



Umsetzbarkeit



Kosten und Aufwand



# MOBILITÄTSMANAGER

## Beschreibung

- » Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner für betriebliche wie kommunale Mobilitäts-Herausforderungen und proaktive Gestaltung der erzeugten Verkehre
- » Analyse und Entwicklung von Optimierungsmaßnahmen sowie Evaluation der betrieblichen Mobilität
- » Mobilitätsberatung und Koordinierung der Mobilitätsangebote

## Mehrwerte

- » Anlaufstelle für Mitarbeitende und Besuchende
- » Schaffung Synergieeffekte durch gemeinschaftlich genutzte Mobilitäts- und Beratungsangebote

## Best Practice

- » Land NRW

## Akteure & Beteiligte

- » LHP
- » Arbeitgeberin

## Beitrag zur Leitbilderreichung



MIV-Reduktion



Umsetzbarkeit



Kosten und Aufwand



# JOB-TICKETS

## Beschreibung

- » Deutschlandweite 49-Euro-Ticket soll als Firmenticket rabattiert werden
- » Verwaltung gewährt bspw. einen Zuschuss von 25 Prozent, 5 weitere Prozent werden von Bund und Ländern dazugegeben. Somit läge der Preis für das bundesweit gültige Ticket dann bei 34,30 Euro.

## Mehrwerte

- » Attraktivierung der ÖPNV-Angebote
- » Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und des Parkdrucks
- » Ausweitung der ÖPNV-Angebote durch gesicherte Nachfrage und Finanzierung

## Best Practice

## Akteure & Beteiligte

- » ViP
- » LHP
- » Arbeitgeberin

## Beitrag zur Leitbilderreichung



MIV-Reduktion



Umsetzbarkeit



Kosten und Aufwand



# TAKTVERDICHTUNG ÖV



## Beschreibung

- » quantitative Ausweitung des öffentlichen Verkehrsangebots durch eine Taktverdichtung mit einer entsprechenden Ausweitung der verkehrlichen Kapazitäten
- » Erhöhung der Taktfrequenz zu va. zu Stoßzeiten

## Mehrwerte

- » Durch eine hohe Taktung im öffentlichen Verkehr wird dieser verstärkt als attraktive Alternative zum MIV wahrgenommen
- » Sicherstellung von Umsteigemöglichkeiten mit möglichst geringem Zeitverlust

## Best Practice

- » Würzburg-Takt
- » Taktverdichtung Stadtbahnlinie 18 zw. Brühl und Bonn

## Akteure & Beteiligte

- » ViP
- » LHP

## Beitrag zur Leitbilderreichung



MIV-Reduktion



Umsetzbarkeit



Kosten und Aufwand





# JOB-RAD

## Beschreibung

- » Die Verwaltung schließt einen Rahmenvertrag mit einer Leasinggesellschaft
- » Angestellte können sich dann ihr Dienstrad bei einem kooperierenden Fahrradfachhändler aussuchen

## Mehrwerte

- » Attraktivierung des Fahrrads
- » Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und des Parkdrucks

## Best Practice

- » RoseBikes
- » JobRad

## Akteure & Beteiligte

- » LHP
- » Arbeitgeberin
- » Leasinggesellschaft

## Beitrag zur Leitbilderreichung



MIV-Reduktion



Umsetzbarkeit



Kosten und Aufwand



# VERANSTALTUNGEN / KAMPAGNEN

## Beschreibung

- » Informationsweitergabe bezüglich Mobilitätsmaßnahmen- und Anpassungen durch Veranstaltungen oder Kampagnen

## Mehrwerte

- » Schafft Sichtbarkeit
- » Positive Beeinflussung der Zielgruppe
- » Durch Workshop-Termine kann auch die Zielgruppe an den Maßnahmen aktiv mitwirken

## Best Practice

## Akteure & Beteiligte

- » LHP

## Beitrag zur Leitbilderreichung



MIV-Reduktion



Umsetzbarkeit



Kosten und Aufwand



# MARKETING UND BEWERBUNG DER ANGEBOTE



## Beschreibung

- » Durch Marketing- und Werbemaßnahmen wird das Angebot aktiv vorgestellt

## Mehrwerte

- » Schafft Sichtbarkeit
- » Führt zur Hinterfragung des Mobilitätsverhaltens bei Erwerbstätigen auf dem Campus
- » Positive Beeinflussung der Zielgruppe

## Best Practice

- » Jelbi Berlin

## Akteure & Beteiligte

- » LHP

## Beitrag zur Leitbilderreichung



MIV-Reduktion



Umsetzbarkeit



Kosten und Aufwand



## Maßnahmenwirkung

# AUSWIRKUNGEN DES MOBILITÄTSKONZEPTEES AUF DEN MODAL SPLIT

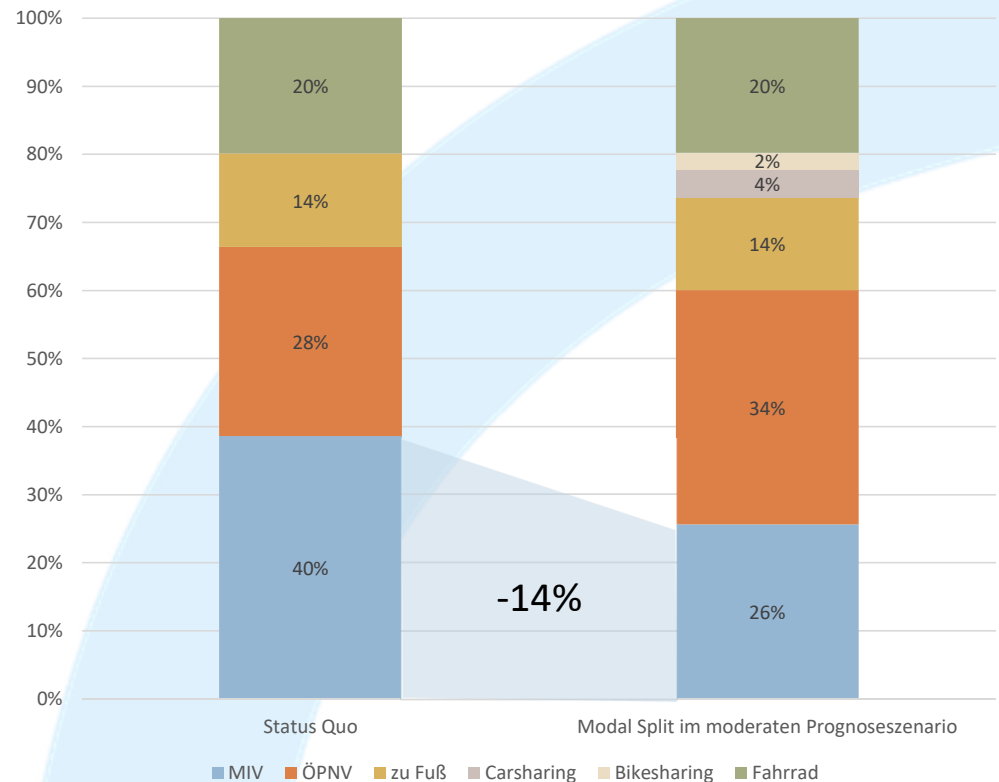


- Durch die vorgeschlagenen Mobilitätsmaßnahmen wird annahmebasiert eine Änderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens unterstellt
- Die Einschätzungen orientieren sich an wiss. Untersuchungen
- Durch die Reduzierung des MIV verringert sich der Stellplatzbedarf

MIV-Reduzierung durch...	um...
ÖPNV-Erschließungsqualität im Status Quo	3%
Carsharing	1%
Bikesharing	1%
Mobilitätsstationen	5%
Mobilitätsbudget	1%
Taktverdichtung ÖPNV	3%
<b>Gesamt</b>	<b>14%</b>

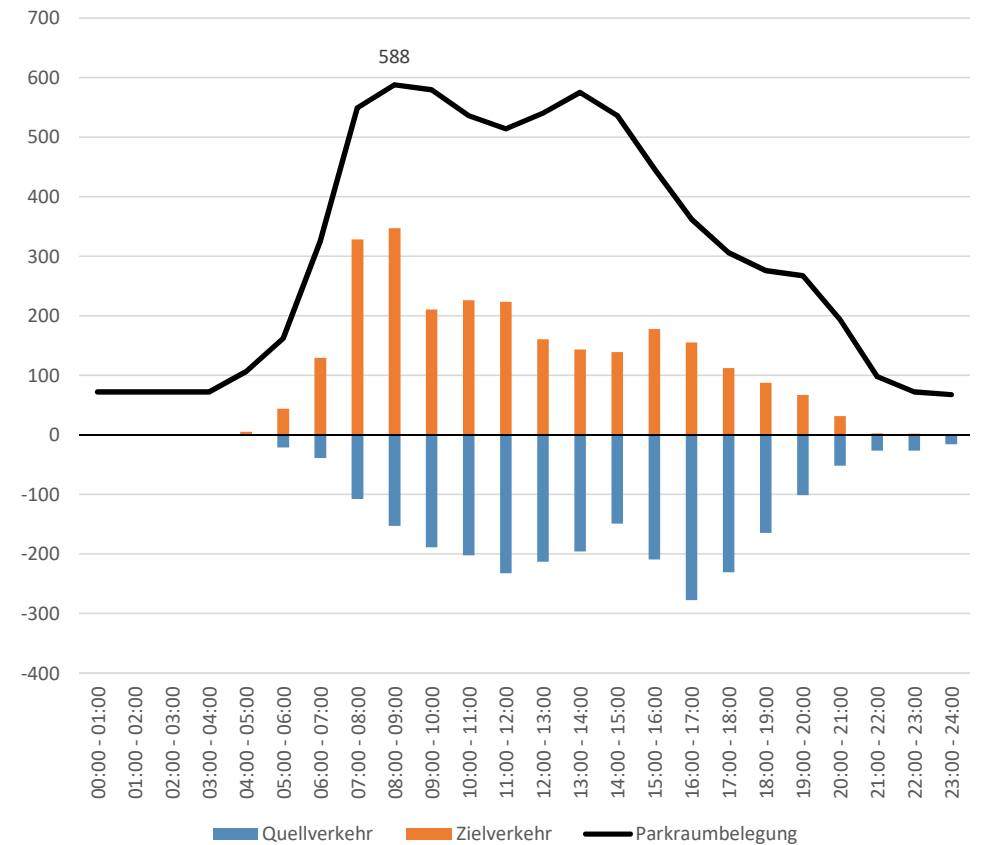
Bedarfsschätzung nach  
derzeitigem Planungsstand!

Änderung des Modal Split durch das Mobilitätskonzept



## AUSWIRKUNGEN DES MOBILITÄTSKONZEPTES AUF DEN STELLPLATZBEDARF

- Durch das Mobilitätskonzept und die angenommene Änderung des MIV um 14% reduziert sich der Kfz-Stellplatzbedarf um rd. 26% auf 588 Stellplätze
- Davon entfallen rd. 310 Stellplätze auf die Erwerbstätigen des Campus
- Auch unter Berücksichtigung eines umfangreichen Mobilitätskonzeptes kann der verkehrliche Stellplatzbedarf auf dem Campus selbst nicht gedeckt werden
- Entsprechend muss zusätzlich zu den Mobilitätsmaßnahmen im Rahmen des Parkraummanagements auf Stellplätze außerhalb des Standortes zugegriffen werden, um den Stellplatzbedarf zu decken



Bedarfsschätzung nach  
derzeitigem Planungsstand!

## Maßnahmenwirkung

## PARKEN & PENDELN

Kostengünstige Parkieranlagen mit guter ÖV-Anbindung

Parkieranlage	Kapazität	Preis	Stellplatzbedarf nach Satzung (Bestand + Neubau; Unterdeckung ca. 219 Stellplätze)
P+R Campus Jungfernsee	84	-	11
P+R Bf. Golm	50	-	7
P+R Bf. Griebnitzsee	80	-	11
P+R Wetzlarer Str.	73	-	10
P+R Bf. Rehbrücke	125	-	17
P+R Bf. Pirschheide	184	-	25
Bahnhofspassagen I+II	915	99€/Monat	40
P+R Krampnitz (in Planung)	100	-	4







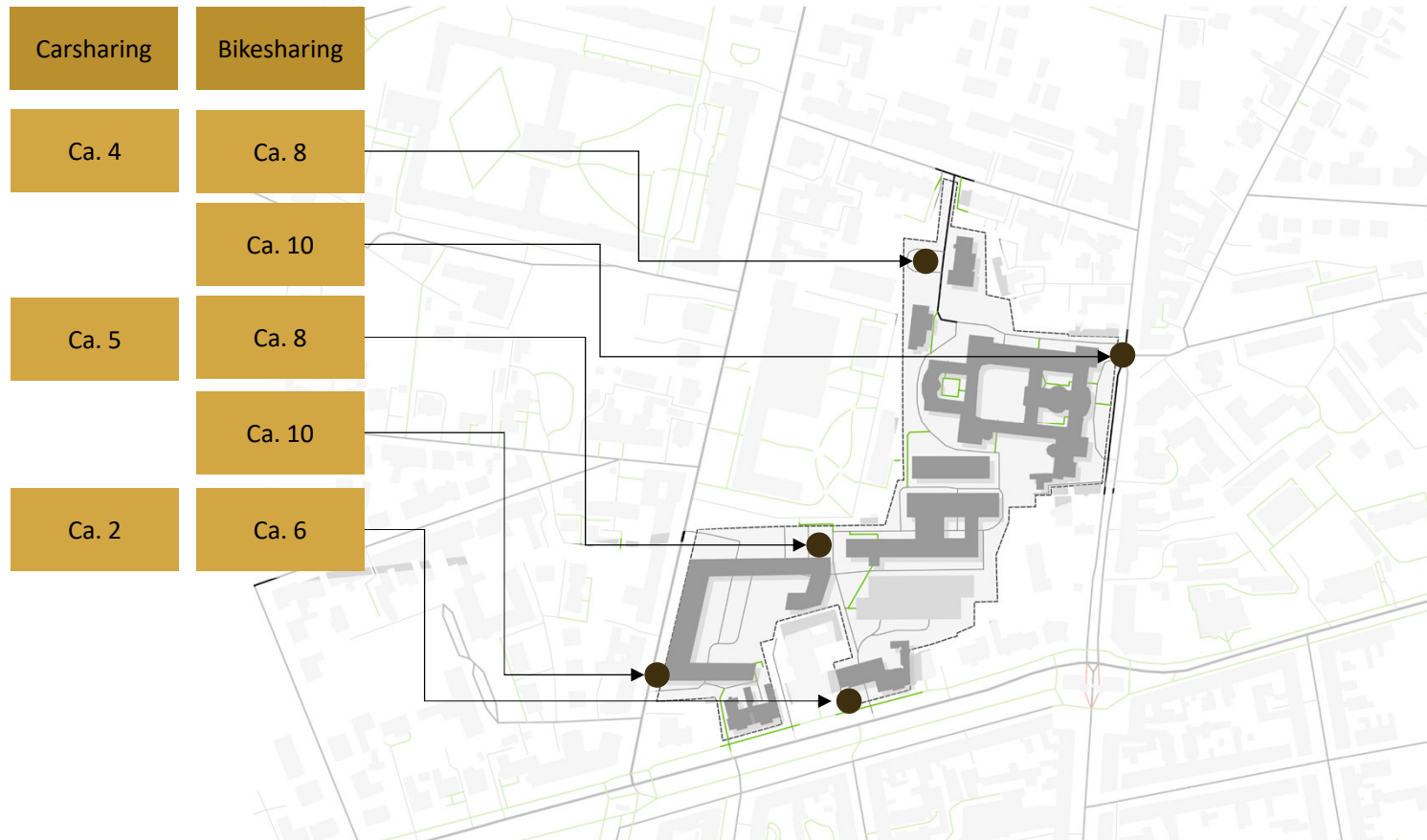
# VERORTUNG RADABSTELLANLAGEN AUF DEM CAMPUS





# MOBILITÄTSSTATIONEN AUF DEM CAMPUS

## Maßnahmenverortung





## DUSCHEN & UMKLEIDEN

Möglichst kurze Wege zwischen Umkleiden und Radabstellanlagen ermöglichen



0,01 Duschen je  
MA



# Pflichtige Zusatzinformationen zur Vorlage

**Betreff:**

Projekt Campus LHP – Mobilitätskonzept bezüglich 23/SVV/0514

öffentlich       nicht öffentlich

► **Berücksichtigung Gesamtstädtischer Ziele**       ja       nein

<input type="checkbox"/> Digitales Potsdam	<input type="checkbox"/> Wachstum mit Klimaschutz und hoher Lebensqualität	<input type="checkbox"/> Vorausschauendes Flächenmanagement
<input type="checkbox"/> Bedarfsorientierte und zukunftsfähige Bildungsinfrastruktur	<input checked="" type="checkbox"/> Umweltgerechte Mobilität	<input type="checkbox"/> Bürgerschaftliches Engagement
<input type="checkbox"/> Investitionsorientierter Haushalt	<input type="checkbox"/> Vielseitiges Unternehmertum	<input type="checkbox"/> Bezahlbares Wohnen und nachhaltige Quartiersentwicklung

**Bezug zum Strategischen Projekt (falls möglich):**

► **Finanzielle Auswirkungen**       ja       nein

*Das Formular „Darstellung der finanziellen Auswirkungen“ ist als Pflichtanlage beizufügen!*

**Fazit der finanziellen Auswirkungen:**

*Kurze Zusammenfassung der Pflichtanlage (keine Wiederholung)*

Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.

► **Berechnungstabelle Demografieprüfung**

Wirtschaftswachstum fördern, Arbeitsplatzangebot erhalten bzw. ausbauen Gewichtung: 30	Ein Klima von Toleranz und Offenheit in der Stadt fördern Gewichtung: 10	Gute Wohnbedingungen für junge Menschen und Familien ermöglichen Gewichtung: 20	Bedarfsgerechtes und qualitativ hochwertiges Betreuungs- und Bildungsangebot für Kinder u. Jugendl. anbieten Gewichtung: 20	Selbstbestimmtes Wohnen und Leben bis ins hohe Alter ermöglichen Gewichtung: 20	<b>Wirkungsindex Demografie</b>	<b>Bewertung Demografie-relevanz</b>
					<b>0</b>	<b>keine</b>

► **Klimaauswirkungen**       positiv       negativ       keine

---

**Fazit der Klimaauswirkungen:**

Durch Verringerung des Anteils des MIV am Gesamtverkehrsaufkommen von 40% auf 26% kann eine erhebliche Menge an CO<sup>2</sup> eingespart und die Erreichung der Klimaziele der Landeshauptstadt Potsdam unterstützt werden.