



Leitfaden zur Satzung der Stadt Oberursel (Taunus) über Stellplätze für Pkw sowie Fahrradabstellplätze



Inhalt

Inhalt	2
1 Einleitung	3
2 ÖV-Zonierung und Ersetzungsbefugnis	4
3 Beschaffenheit von Fahrradabstellplätzen	6
4 Qualifizierte Mobilitätskonzepte	7
4.1 Bestandteile eines Mobilitätskonzepts	8
4.2 Beispiel für ein gültiges Mobilitätskonzept	10
5 Berechnungsgrundlagen	11

1 Einleitung¹

Die Änderungen der alten Stellplatzsatzung von 2013 haben zum Ziel, den Flächenverbrauch bei der Stellplatzherstellung zu verringern und damit den ruhenden Verkehr im Straßenraum sowie die Baukosten zu reduzieren. Hergestellte Tiefgaragenstellplätze, die nicht ausreichend angenommen werden, bedeuten nicht nur einen erheblichen Kostenaufwand, sondern bedingen auch eine unflexible Entwicklung des Parkraums. Eine Tiefgarage lässt sich, anders als oberirdische Stellplätze, nicht ohne Weiteres umnutzen.

Zudem soll die Herstellung von Stellplätzen verstärkt an den örtlichen Gegebenheiten orientiert sein, um flexibel auf diese reagieren zu können. Dazu zählt insbesondere die Erschließungsqualität mit öffentlichen Verkehrsmitteln als auch die Integration von Mobilitätskonzepten.

Gleichsam rückt die Bedeutung des Radverkehrs verstärkt in den Vordergrund planerischer Überlegungen. Der Leitfaden geht daher auch auf die Qualitäten von Fahrradabstellplätzen ein.

Zusammenfassend sollen die Neuerungen der Stellplatzsatzung folgende Ziele verfolgen:

- Effizienter Umgang mit der begrenzten Ressource „Fläche“
- Nachverdichtung erleichtern
- Kosteneinsparung bei Bauvorhaben ermöglichen
- Flexible Reaktion auf örtliche Gegebenheiten
- Berücksichtigung eines veränderten Mobilitätsverhaltens
- Umweltverbund (v.a. ÖPNV) stärken

Der Leitfaden richtet sich insbesondere an Vorhabentragende sowie die Verwaltung, die an der Planung eines Vorhabens beteiligt sind, und dient der Aufklärung wesentlicher Neuerungen der Stellplatzsatzung gegenüber 2013.

¹Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im Folgenden lediglich die männliche Personenbezeichnung verwendet.

2 ÖV-Zonierung und Ersetzungsbefugnis

Es ist nachgewiesen, dass Menschen, deren Wohnort in unmittelbarer Nähe einer ÖPNV-Haltestelle mit attraktiven Verbindungen liegt, auch vermehrt Verkehrsmittel wie Bus oder Bahn nutzen². Ziel der Zonierung ist es, die realen Erschließungsqualitäten im ÖPNV anhand dreier Bereiche sichtbar zu machen, in denen die Anzahl herzustellender Stellplätze verringert werden kann. Die Analyse basiert auf einem Tool zur fußläufigen Erreichbarkeit des Regionalverbands Frankfurt RheinMain.

Bei sehr guter ÖPNV-Erschließung verringert sich die Stellplatzherstellung um 20 % (Zone I), bei guter Anbindung liegt die Reduktion bei 10 % (Zone II) und in Gebieten mit einfachen ÖV-Qualitäten können 5 % weniger Stellplätze hergestellt werden (Zone III).

Für Bereiche, die nicht in einer der drei Zonen liegen, gilt entsprechend der Richtwert aus Anlage 1 der Stellplatzsatzung ohne Reduktion des Stellplatzschlüssels. So wird gewährleistet, dass nur die Gebiete, die mindestens über eine einfache Erschließungsqualität verfügen, von den Regelungen zur ÖV-Zonierung profitieren. Die Anwendung der ÖV-bedingten Reduktionsfaktoren ist nur in Bereichen möglich, die gemäß Flächennutzungsplan bauliche Nutzung vorsehen.

Um eine doppelte Bonierung zu vermeiden, gilt der ÖV-Abschlag nicht in den in Anlage 2 zur Stellplatzsatzung umrandeten Ortskernen sowie der Altstadt und dem Innenbereich. Gleichzeitig ist eine Anwendung der Ersetzungsbefugnis gemäß HBO-Novelle 2018 (§ 52 Abs. 4) und der ÖV-Zonierung ausgeschlossen. Der Bauherr kann sich zwischen den beiden Regelungen entscheiden oder aber keine der Reduktionsmöglichkeiten in Anspruch nehmen. Die Ersetzungsbefugnis gibt vor, dass bis zu 15 % der notwendigen Stellplätze durch Abstellplätze für Fahrräder ersetzt werden können, wobei für einen notwendigen Stellplatz vier Abstellplätze für Fahrräder herzustellen sind. Diese sind wiederum zur Hälfte auf die Verpflichtung zur Herstellung von Fahrradabstellplätzen anrechenbar. Bei der Ersetzungsbefugnis muss abgerundet werden. „Bis zu 15 %“ entsprechen maximal 15 % der Stellplätze, die durch Fahrradabstellplätze ersetzt werden können.

Zur Berechnung der Anzahl an Fahrradabstellplätzen nach Anwendung der Ersetzungsbefugnis (§ 52 Abs. 4 HBO) ergibt sich die Formel:

$$c = a + 2 \underbrace{(0,15 \times b)}$$

Abrunden notwendig: „bis zu 15 %“ entspricht „maximal 15 %“

a = Anzahl Fahrradabstellplätze gemäß Richtzahlentabelle zur Stellplatzsatzung

b = Anzahl Pkw-Stellplätze gemäß Richtzahlentabelle zur Stellplatzsatzung

c = Anzahl Fahrradabstellplätze nach Anwendung der Ersetzungsbefugnis

²Bundesamt für Statistik 2012: Verkehrsmittelwahl nach ÖV-Gütekategorie des Wohnorts:

<https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/kataloge-datenbanken/tabellen.assetdetail.291980.html>

Die nachfolgenden Beispiele dienen der Veranschaulichung des jeweiligen Rechenweges unter Anwendung des ÖV-Abschlags bzw. der Ersetzungsbefugnis.

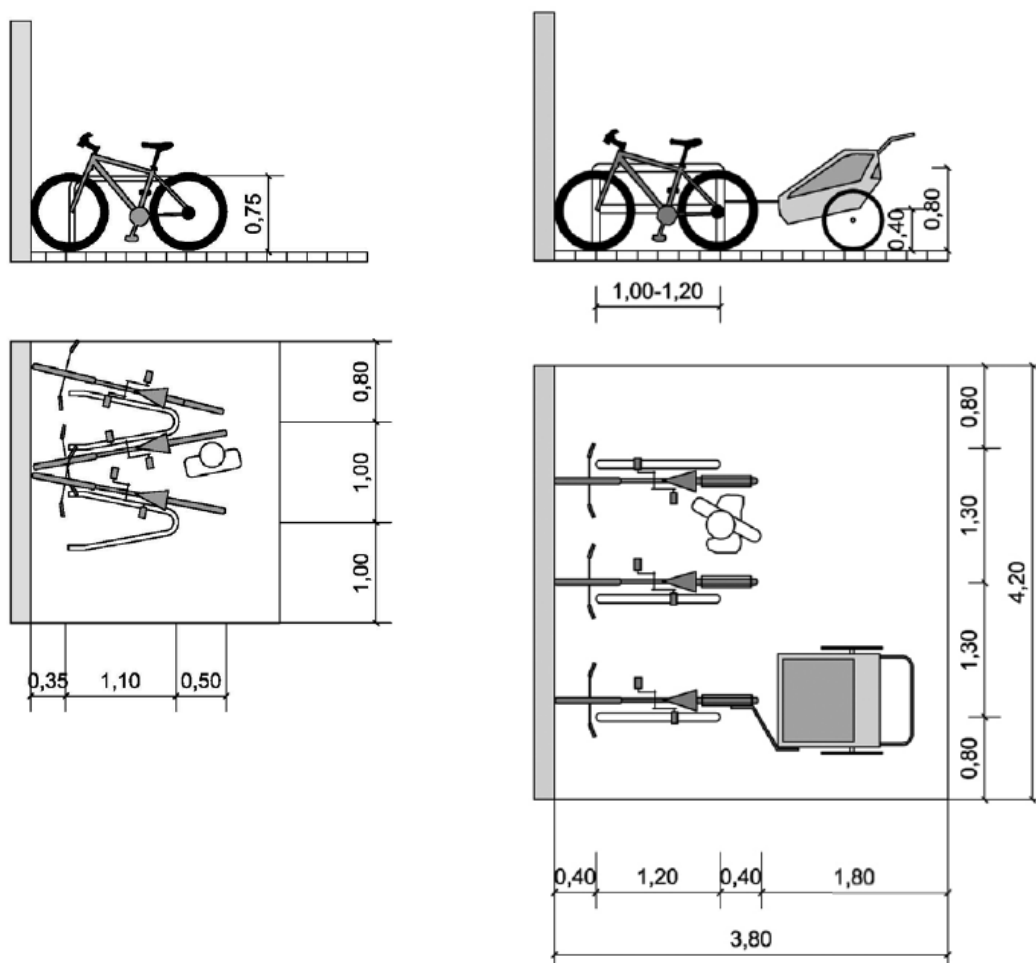
	Zone I Stellplatzbedarf: 30 Fahrradabstellplatz- bedarf: 20		Zone II Stellplatzbedarf: 50 Fahrradabstellplatz- bedarf: 40		Zone III Stellplatzbedarf: 20 Fahrradabstellplatz- bedarf: 20	
	HBO 15 %	ÖV 20 %	HBO 15 %	ÖV 10 %	HBO 15 %	ÖV 5 %
	- 15 % $\hat{=}$ - 4,5	- 20 % $\hat{=}$ - 6	- 15 % $\hat{=}$ - 7,5	- 10 % $\hat{=}$ - 5	- 15 % $\hat{=}$ - 3	- 5 % $\hat{=}$ - 1
Rechenweg Pkw	30 - 4 =	30 - 6 =	50 - 7 =	50 - 5 =	20 - 3 =	20 - 1
Summe Stellplätze	26	24	43	45	17	19
Rechenweg Fahrrad	20 + 2 x 4 <i>[abgerundet 0,15 x 30]</i>		40 + 2 x 7 <i>[abgerundet 0,15 x 50]</i>		20 + 2 x 3 <i>[0,15 x 20]</i>	
Summe Fahrrad- abstellplätze	28	20	54	40	26	20
Gesamt- bilanz	Pkw: - 4 Rad: + 8	Pkw: - 6 Rad: +/- 0	Pkw: - 7 Rad: + 14	Pkw: - 5 Rad: +/- 0	Pkw: - 3 Rad: +/- 6	Pkw: - 1 Rad: +/- 0

3 Beschaffenheit von Fahrradabstellplätzen

Attraktive Fahrradabstellanlagen tragen zur Förderung der Radverkehrsnutzung bei. Es ist daher sinnvoll, Standards festzulegen, die die Herstellung von Fahrradabstellplätzen flächendeckend einheitlich regeln. Zunächst bestimmt die Bemaßung der einzelnen Fahrradabstellplätze die Attraktivität der Benutzung. Ausreichende Abstände verhindern, dass beim Ein- und Ausparken benachbarte Fahrräder beschädigt werden.

Neben der Errichtung in unmittelbarer Nähe des Bauvorhabens muss auch die barrierefreie Erreichbarkeit der Fahrradabstellplätze gewährleistet sein. Darüber hinaus steigern Witterungs- und Diebstahlschutz die Attraktivität. Nicht nur die Räder, sondern auch der Rahmen des Fahrrads muss einfach anzuschließen sein. Das gilt für sämtliche Fahrradgrößen als auch -arten wie Lastenräder. Gleichzeitig stellen Fahrradboxen eine sinnvolle Ergänzung zu herkömmlichen Abstellanlagen dar.

Geeignete Varianten der Errichtung von Fahrradabstellplätzen zeigen die nachfolgenden Abbildungen³.



³Landeshauptstadt Potsdam 2014: Fahrradabstellplätze bei Wohngebäuden - Ein Leitfaden für die Wohnungs- und Immobilienwirtschaft: https://www.mobil-potsdam.de/fileadmin/user_upload/bicycle/documents/Leitfaden_Fahrradabstellplaetze.pdf

4 Qualifizierte Mobilitätskonzepte

Maßnahmen des Mobilitätsmanagements wie Carsharing oder Jobtickets können zur Reduzierung des Stellplatzbedarfs beitragen, indem attraktive Alternativen zum motorisierten Individualverkehr geschaffen werden, die die Nutzung des privaten Fahrzeugs unrentabel machen.

§ 4 Verringerung der Stellplatzpflicht

Abs. 3

Die Herstellungspflicht notwendiger Stellplätze kann zu maximal 30 % ohne Zahlung eines Ablösebetrags ausgesetzt werden, wenn ein qualifiziertes Mobilitätskonzept vom Bauherrn mit dem Bauantrag vorgelegt wird. Dieses muss den Nachweis über die Verringerung des Stellplatzbedarfs durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements beinhalten. Das Mobilitätskonzept wird Bestandteil der Baugenehmigung. Die Änderung oder Auflösung des Mobilitätskonzepts wird wie eine Nutzungsänderung behandelt und muss bei der Stadt Oberursel (Taunus) beantragt werden.

Ein qualifiziertes Mobilitätskonzept muss deutlich aufzeigen, wie die geplanten Maßnahmen den Stellplatzbedarf des Bauvorhabens reduzieren.

Durch diesen Nachweis kann von der Zahlung eines Ablösebetrags durch den Bauherrn abgesehen werden. Zur Gewährleistung einer kritischen Masse durch die Nutzerschaft ist ein festgestellter Stellplatzbedarf von 20 Stellplätzen notwendig und wird bei Einreichen eines Mobilitätskonzepts als Mindestmaß empfohlen.

Es muss nicht die Notwendigkeit der Ablöse aufgrund vorhandener Schwierigkeiten bei der Stellplatzherstellung bestehen. Der Bauherr kann sich anstelle der Stellplatzherstellung bzw. Ablöse freiwillig für die Umsetzung eines Mobilitätskonzepts entscheiden.

Das Mobilitätskonzept wird Teil der Baugenehmigung, wenn es die Anforderungen erfüllt. Eine Änderung des genehmigten Mobilitätskonzepts oder der vorzeitige Abbruch werden wie eine Nutzungsänderung behandelt. Falls der Eigentümer das Mobilitätskonzept nicht länger betreiben kann, muss er eine Nutzungsänderung beantragen, die alternative Maßnahmen wie die Realherstellung oder Ablöse beinhaltet, sonst handelt er im Sinne des § 8 ordnungswidrig.

Grundsätzlich gilt, dass die Stadt Oberursel (Taunus) über das eingereichte Mobilitätskonzept im Rahmen einer Einzelfallbetrachtung entscheidet. Ein Anspruch auf Bewilligung besteht nicht.

4.1 Bestandteile eines Mobilitätskonzepts⁴

Bei Antragsstellung des Bauvorhabens muss, insofern beabsichtigt wird Kfz-Stellplätze durch Maßnahmen eines Mobilitätskonzepts zu ersetzen, ein detailliertes Konzept vorliegen, das folgende Bestandteile beinhalten muss:

- Name des Bauherrn,
- Betriebskonzept / Kurzbeschreibung inkl. Umfang der jeweils beabsichtigten Maßnahmen und deren Nutzen für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten inklusive Benennung der Flurstücke, auf denen die jeweiligen Maßnahmen physisch hergerichtet werden sollen bzw. welche Mobilitätsdienstleistungen den Gebäudenutzern nutzbar gemacht werden,
- Lageplan des Bauvorhabens im Maßstab, mit Kenntlichmachung der geplanten Mobilitätsmaßnahmen (beispielsweise Darstellung Carsharing-Stellplatz, Lademöglichkeit für Pedelecs o. ä.),
- Finanzierungskonzept und Kostenkalkulation zu Herstellung und Betrieb (auf jährlicher Basis) von baulichen Maßnahmen (exkl. Planungsleistung)
- Vermarktungskonzept
- Vertragsangebote bzw. Absichtserklärungen zwischen dem Bauherrn / Eigentümer und Carsharing-Anbietern, dem RMV-Verkehrsverbund o. ä.

In der Summe müssen mindestens zwei der folgenden Maßnahmen umgesetzt werden, um den Anspruch eines Konzepts aufzuweisen. So wird gewährleistet, dass das Mobilitätskonzept als eine integrierte Maßnahme zu verstehen und zu beurteilen ist und nicht als eine Reihe voneinander unabhängiger Einzelmaßnahmen.

- (E-) Carsharing
- Mieter-/ Jobticket
- Lastenradverleih
- E-Roller- / E-Bike- / Pedelec-Verleih

Die Auflistung ist nicht abschließend. Insbesondere Quartiersgaragen, eine Quartiersapp oder Mobilitätsberatung vor Ort können als ergänzende, organisatorische Maßnahmen zusätzlich zum notwendigen Umfang des Mobilitätskonzepts betrachtet werden. Bei geeigneten weiteren Maßnahmen, die im Rahmen des Konzepts vom Bauherrn vorgelegt werden, entscheidet die Verkehrsplanung.

⁴Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2018: Leitfaden zur Stellplatzsatzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock: <http://rathaus.rostock.de/de/aemter/257095>

Das vorgelegte Mobilitätskonzept muss mindestens der fiktiven Ablösesumme zu ersetzender Stellplätze entsprechen. Die maximale Amortisationsdauer, bis die Kosten der Maßnahmen die theoretische Ablösesumme erreichen, beträgt 15 Jahre. Übersteigt die berechnete Zeitspanne diesen Wert, handelt es sich um ein unqualifiziertes Mobilitätskonzept. Es müssen entweder zusätzliche Maßnahmen definiert oder ein Teil der Ablöse gezahlt werden.

In der nachfolgenden Tabelle sind die möglichen Prozente einer Stellplatzreduktion differenziert nach den einzelnen Amortisationsdauern aufgelistet.

Dauer der Aufrechterhaltung von Mobilitätsmaßnahmen	Umfang der möglichen Reduktion abzulösender Stellplätze
0 – 2,5 Jahre	30 %
> 2,5 – 5,0 Jahre	25 %
> 5,0 – 7,5 Jahre	20 %
> 7,5 – 10,0 Jahre	15 %
> 10,0 – 12,5 Jahre	10 %
> 12,5 – 15,0 Jahre	5 %
> 15,0 Jahre	0 %

Liegt die Amortisationsdauer unter fünf Jahren, kann zwar die Reduktion an Stellplätzen 30 bzw. 25 % betragen, allerdings muss die Maßnahme in allen Fällen mindestens bis Ablauf des fünften Jahres fortgeführt werden. Nur so ist gewährleistet, dass sich das gewählte Angebot gut etablieren kann und auch nach Ablauf der Frist weitergeführt wird.

Die Stadt Oberursel (Taunus) kann jederzeit verlangen, dass der Eigentümer Nachweise erbringt, die den Bestand der genehmigten Maßnahmen belegen. Die zum Zeitpunkt des Einreichens eines Bauantrags vorgelegten Kostenkalkulationen sind dann durch privatrechtliche Verträge mit den jeweiligen Anbietern (im Fall des Carsharing bspw. mit Carsharing-Anbietern) zu ersetzen und der Verkehrsplanung vorzulegen.

4.2 Beispiel für ein gültiges Mobilitätskonzept

Ein Bauherr, der ein Wohn- und Geschäftshaus mit einem festgestellten Bedarf von 13 Stellplätzen errichten möchte, beantragt auf Grundlage eines Mobilitätskonzepts die Befreiung von der Ablösung für drei Stellplätze.

Ablösesumme: 3 x 12.500 Euro = 37.500 Euro

Der Bauherr möchte folgende Maßnahmen seiner Mieterschaft anbieten:

- Zwei Carsharing-Stellplätze,
- Übernahme der Grundgebühr für Carsharing-Vertrag,
- Bereitstellung eines Lastenrades zur Nutzung,
- Kostenübernahme der ÖPNV-Monatskarte.

Die monetäre Wertigkeit der gewählten Maßnahmen muss der Bauherr mit dem Bauantrag durch Kostenkalkulationen und Vertragsangebote vorlegen.

Im Folgenden sind Beispielwerte benutzt, die nur zum Verständnis einer solchen Kostenkalkulation dienen. Sie sollten nicht als Grundlage einer tatsächlichen Berechnung Verwendung finden.

Maßnahme	Kosten	
Herstellung von 2 neuen ebenerdigen Carsharing-Stellplätzen auf dem Grundstück	2 x 5.000 €	10.000 €
Verbleibende Ablösesumme		27.500 € (37.500 € - 10.000 €)
Betriebskosten für Reinigung und Instandhaltung der Carsharing-Stellplätze	12 x 100 €	1.200 €/Jahr
Übernahme der Carsharing-Grundgebühr für 10 NutzerInnen	10 x 120 €	1.200 €/Jahr
Miete eines Lastenrades für die MieterInnen/NutzerInnen		600 €/Jahr
ÖPNV-Mietertickets für 10 NutzerInnen	10 x 12 x 50 €	6.000 €/Jahr
Verwaltungsaufwand für die Bereitstellung der Mobilitätsmaßnahmen	12 x 100 €	1.200 €/Jahr
Summe der Mobilitätsmaßnahmen		10.200 €/Jahr
Erfüllungszeitraum des Mobilitätskonzepts		= 2,7 Jahre (27.500 € / 10.200 €)

Im Beispiel handelt es sich um ein gültiges Mobilitätskonzept, da nach 2,7 Jahren die Kosten der umgesetzten Maßnahmen den Wert der theoretischen Ablösesumme erreichen. Ein Abgleich mit der Tabelle von S. 9 bestätigt, dass mit 2,7 Jahren die ausgesetzten drei Stellplätze einer Reduktion von maximal 25 % des ursprünglichen Stellplatzbedarfs entsprechen.

5 Berechnungsgrundlagen

Die nachfolgende Abbildung veranschaulicht die möglichen Kombinationen der Stellplatzreduktion. Nach jedem der Teile A, B, C und D wird das Ergebnis der Stellplatzberechnung gemäß § 3 Abs. 6 auf- bzw. abgerundet. Bei verschiedenen Nutzungen wird die Stellplatzzahl je Nutzung und Gebäude nach dem Schema ermittelt und die gerundeten Teilergebnisse zu einem Gesamtstellplatzbedarf je Gebäude zusammengefasst.

