

Satzung über die Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze für Kraftfahrzeuge und für Fahrradabstellplätze im Pfaff-Quartier.

Erläuterungen der Regelungen der Stellplatzsatzung Pfaff-Quartier

Zu § 1 Geltungsbereich

Der Geltungsbereich der Stellplatzsatzung bezieht sich nur auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans „Königstraße - Albert-Schweitzer-Straße - Pfaffstraße“. Das macht deutlich, dass es sich hier um einen abgegrenzten Teilbereich der Gesamtstadt handelt und somit die Voraussetzung zur Anwendung des § 88 Abs.3 LBauO erfüllt sind.

Zu § 2 Herstellungspflicht von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen

In Absatz 1 wird die Herstellungspflicht der Landesbauordnung aufgenommen und deutlich gemacht, dass eine grundsätzliche Verpflichtung besteht, den durch Bauvorhaben entstehenden Verkehr auf den privaten Grundstücken aufzunehmen. Dies gilt sowohl bei der Errichtung sowie für den eventuellen Mehrbedarf bei der Änderung oder Nutzungsänderung einer baulichen oder sonstigen Anlage.

Absatz 2 definiert im Sinne des § 2 Abs. 8 LBauO die Begriffe „Stellplätze und Garagen“ und in Anlehnung hierzu den Begriff „Fahrradabstellplätze“ als Flächen für den ruhenden Verkehr außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen. Hierdurch wird verdeutlicht, dass diese Satzung Stellplätze auf Privatgelände behandelt und nicht im öffentlichen Raum.

Absatz 3 stellt klar, dass der Stellplatznachweis für Pkw- und Fahrradstellplätze auf dem eigenen Grundstück zu führen ist. Für begründete Einzelfälle wird die Möglichkeit eröffnet, dass dieser Nachweis auch auf anderen Grundstücken (bspw. in Tiefgaragen oder den Quartiersparkhäusern) mittels Baulast erbracht werden kann, sofern die Gemeinde dem zustimmt. So soll insbesondere den Baufeldern nördlich der Albert-Schweitzer-Straße eine Möglichkeit gegeben werden, ihren Stellplatznachweis zu führen, da in diesem Bereich Tiefgaragen aufgrund des Geländes kaum möglich sind und ebenerdige Stellplätze durch den Bebauungsplan nur unter bestimmten Bedingungen zulässig sind.

Absatz 4 weist nachrichtlich darauf hin, dass die notwendigen Garagen, Stellplätze und Fahrradabstellplätze spätestens zum Zeitpunkt der Nutzungsaufnahme bzw. der Benutzbarkeit der baulichen oder sonstigen Anlagen fertiggestellt sein müssen.

Absatz 5 nimmt Bezug auf die Barrierefreiheit von Stellplätzen für schwerbehinderte Personen, die von den Regelungen der Stellplatzsatzung ausgenommen sind. Das Ziel des Mobilitätskonzepts eines autoarmen Quartiers und damit einhergehenden starken Reduzierung von „sichtbaren“ ebenerdigen Stellplätzen gelten für solche Stellplätze nicht, da hier stets von der Notwendigkeit eines einfachen und direkten Zugangs auszugehen ist.

Zu § 3 Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze

In der aktuellen Baugenehmigungspraxis wird gemäß den Angaben der Verwaltungsvorschrift zu Zahl, Größe und Beschaffenheit von Stellplätzen des Landes Rheinland-Pfalz vom 24. Juli 2000 (VwV Stellplätze) sowie einem Beschluss des Bauausschusses Kaiserslautern vom 31.10.1995, beim Bau von Mehrfamilienhäusern die Herstellung von 1,5 Stellplätzen je Wohneinheit gefordert. Bei den sonstigen Nutzungen sind als Richtwert die Mittelwerte der in

der VwV Stellplätze angegebenen Richtzahlen anzuwenden. Nach § 88 Abs. 1 Nr. 8 LBauO können die Gemeinden die Zahl der notwendigen Stellplätze nach § 47 LBauO in einer Satzung festlegen. Dieser Bedarf wird als Bemessungsgrundlage in § 3 der Stellplatzsatzung nach aktuellen Erkenntnissen neu definiert.

Eine stichprobenartige Untersuchung von Wohngebieten in Kaiserslautern, in Verbindung mit den Ergebnissen aus der Erhebung der TU Dresden „Mobilität in Städten“ 2013 ergab einen realen Bedarf für vergleichbare innerstädtische Wohnquartiere von durchschnittlich 0,9 Stellplätzen je Wohneinheit. Zuzüglich von 10 % für Besucherparkplätze wird in Absatz 1 der Richtwert von 1 Stellplatz je Wohneinheit als Stellplatzbedarf für die Wohnnutzung (in Mehrfamilienhäusern) definiert. Dieser Bedarf stellt die notwendigen Stellplätze mit Herstellungspflicht nach § 47 LBauO dar.

Absatz 2 nimmt Bezug auf die sonstigen Nutzungen (im Pfaff-Quartier hauptsächlich Büro, Dienstleistung, Gewerbe und Forschung). Da für diese der reale Bedarf nur schwierig erhoben werden kann, ist davon auszugehen, dass die Richtwerte nach der oben benannten Genehmigungspraxis weiterhin als grundsätzlicher Bedarf angesehen werden können. Allerdings wird das Angebot im öffentlichen Verkehr für das Pfaff-Quartier mit der geplanten Erüchtigung des Bahnhofpunkts Pfaffwerk, der Verlegung von Bushaltestellen und Buslinien und einer sich daraus ergebenden besseren Erreichbarkeit und kürzeren Taktung, verbessert. Die VwV Stellplätze eröffnet bei günstigen Möglichkeiten zur Nutzung des ÖPNV eine Stellplatzreduzierung von bis zu 30 %. Kaiserslautern hat im Vergleich zu Mainz und Ludwigshafen nur ein städtisches Bussystem und verfügt über keine schienengebundenen Verkehrsmittel, weswegen das Maximum von 30 % nicht angewandt wird. Aufgrund der Lage des Pfaff-Quartiers in der Stadt (Innenstadt, aber nicht im zentralen Stadtbereich), der Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen, der Liniendichte und Taktfolge, wird die Anzahl der notwendigen Stellplätze der sonstigen Nutzungen im Pfaff-Quartier um 20 % reduziert. Ein solcher „ÖPNV-Abschlag“ ist gemäß VwV Stellplätze für Wohnnutzungen nicht anwendbar. Diese reduzierten Richtwerte stellen, wie in Absatz 1 die Anzahl der notwendigen Stellplätze der jeweiligen Nutzung mit Herstellungspflicht nach § 47 LBauO dar.

In Absatz 3 wird die Anzahl der notwendigen Stellplätze aus den beiden vorherigen Absätzen nach oben begrenzt. Aus der Formulierung heraus, dass diese Stellplätze notwendig sind, ist ein Verbot der Unterschreitung dieser Anzahl obsolet, wodurch die errechnete Stellplatzanzahl der Absätze 1 und 2 faktisch als „Fixwerte“ anzusehen sind, welche grundsätzlich weder über- noch unterschritten werden dürfen. Dies soll dazu beitragen, das Stellplatzangebot im Sinne der Zielsetzungen des Mobilitätskonzeptes zu regulieren, so dass kein Überangebot an Stellplätzen entsteht, was das Verkehrsaufkommen mit dem Pkw erhöhen würde.

In Absatz 4 wird auf die Richtwerte für die notwendigen Fahrradabstellplätze in der Richtwerttabelle in Anlage 1 verwiesen. Diese sind aufgrund der Zielsetzungen im Pfaff-Quartier höher als in der aktuellen Baugenehmigungspraxis der Stadt Kaiserslautern und durch das Mobilitätskonzept von EnStadt: Pfaff begründet. Das Mobilitätskonzept hat eine Verdopplung der Fahrradnutzung im Vergleich zur übrigen Stadt als Ziel, weswegen auch die Richtwerte für die Fahrradabstellplätze für Wohnnutzungen verdoppelt und für sonstige Nutzungen 1,6-fach erhöht wurden.

Für den Fall, dass eine geplante Nutzung nicht in der Richtwerttabelle der Anlage 1 aufgeführt ist, sind nach Absatz 5 die Richtwerte ähnlicher Nutzungen als Orientierung für eine Einzelfallberechnung heranzuziehen.

Absatz 6 eröffnet die Möglichkeit, dass Stellplätze oder Fahrradabstellplätze mehrfach als Nachweis des notwendigen Stellplatzbedarfs genutzt werden können, wenn es nicht zu zeitlichen Überschneidungen während der Hauptnutzungszeiten kommt. Der Stellplatzbedarf

richtet sich demnach nach dem größten gleichzeitigen Bedarf. Diese wechselseitige Benutzung von Stellplätzen soll eine effektive Nutzung von Stellplatzflächen fördern und trägt zur Verringerung der Flächeninanspruchnahme und der Baukosten bei. Eine typische wechselseitige Nutzung ist beispielsweise eine tagsüber genutzte Büroeinrichtung und eine abends genutzte kulturelle Einrichtung. Notwendige Stellplätze oder Fahrradabstellplätze, die zu Wohnnutzungen gehören, dürfen nicht in eine Doppelnutzung einbezogen werden.

Bei Anwendung von Absatz 7 muss mit dem Bauantrag dargelegt werden, warum weniger oder mehr Stellplätze hergestellt werden sollen. Das offensichtliche Missverhältnis kann z. B. durch ein Verkehrsgutachten belegt werden. Wird in diesem dargelegt, dass beispielsweise der Betriebsablauf bzw. die vorgesehene spezifische Nutzung keine oder wesentlich niedrigere Stellplätze begründen, wird auf die Ablösezahlung verzichtet. Gleiches gilt bei einer aus gleichen Gründen erhöhten Stellplatzherstellung. Aus Gründen des Gleichbehandlungsgrundsatzes muss dargelegt werden, warum die Regelungen der Stellplatzsatzung die vorgesehene Nutzung unmöglich machen oder erheblich beeinträchtigen würden bzw. warum die zur Verfügung stehenden Möglichkeiten zur Stellplatzreduzierung nicht ausreichend sind. Für Wohnnutzungen ist diese Ausnahmeregelung nicht anzuwenden, da davon auszugehen ist, dass solche Begründungen nicht aufgeführt werden können.

Die Definition zum Umgang mit Nachkommastellen in Absatz 8 gewährleistet eine einheitliche Anwendung der Stellplatzberechnung.

Zu § 4 Einschränkung durch Mobilitätskonzept Pfaff

Nach § 88 Abs. 3 Nr. 3 LBauO kann die Herstellung von notwendigen Stellplätzen untersagt oder eingeschränkt werden, wenn Bedürfnisse des Verkehrs oder städtebauliche Bedürfnisse dies erfordern. Diese Bedürfnisse werden, wie in der Beschlussvorlage dargestellt, auf dem Pfaff-Gelände erfüllt, so dass von dieser Einschränkung in § 4 dieser Satzung Gebrauch gemacht wird.

In Absatz 1 wird der Begriff der tatsächlich herzustellenden Stellplätze definiert, welcher sich aus der Einschränkung der Anzahl der notwendigen Stellplätze des § 3 dieser Satzung ergibt. Die Einschränkung wird mit dem Angebot der alternativen Mobilitätsformen begründet, was verkürzt die städtebauliche und verkehrliche Begründung darstellt. Diese ergibt sich u.a. aus dem Mobilitätsplan Klima+ 2030, wie es in der Beschlussvorlage erläutert wird. Zur besseren Nachvollziehbarkeit bei der Anwendung sind die notwendigen Stellplätze des § 3 Abs. 1 und 2 dieser Satzung (Stellplatzbedarf) in der Anlage 1, Spalte A benannt, da sie die Grundlage der Einschränkung bilden. Aus den Einschränkungen der Absätze 2 und 3 des § 4 dieser Satzung resultieren die Richtwerte der tatsächlich herzustellenden Stellplätze, die in Anlage 1, Spalte B benannt sind.

Die Werte der Spalte B sind für die Berechnung des Stellplatznachweises anzuwenden.

In Absatz 2 wird die Anzahl der tatsächlich herzustellenden Stellplätze für Wohnnutzungen auf 60 % der notwendigen Stellplätze nach § 3 Abs. 1 dieser Satzung definiert.

In Absatz 3 wird die Anzahl der tatsächlich herzustellenden Stellplätze für die sonstigen Nutzungen auf 75 % der notwendigen Stellplätze nach § 3 Abs. 2 dieser Satzung definiert. Diese Unterscheidung der Einschränkung im Vergleich zu den Wohnnutzungen findet aufgrund der bereits reduzierten Anzahl der notwendigen Stellplätze wegen der Möglichkeiten zur Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsmittel statt. Dadurch wird dieselbe absolute Anzahl an Stellplätzen erreicht, als würden pauschal 40 % der nach aktueller Genehmigungspraxis notwendigen Stellplätze eingeschränkt werden, ohne vorherige Reduzierung durch die ÖPNV Anbindung.

In Absatz 4 wird klargestellt, dass die Regelungen der Absätze 3 bis 8 des § 3 dieser Satzung weiterhin Anwendung finden. Dies betrifft insbesondere die Limitierung der Anzahl der errechneten Stellplätze nach oben (§ 3 Abs. 3) und die Anzahl der notwendigen Fahrradabstellplätze, welche von einer Reduzierung ausgeschlossen sind, da diese im Zuge der Satzung erhöht statt reduziert werden (§ 3 Abs. 4).

Nach § 47 Abs. 4 LBauO kann die Gemeinde einen Ablösebetrag verlangen, wenn die Herstellung „aufgrund einer Satzung nach § 88 Abs. 3 untersagt oder eingeschränkt“ ist. Eine solche Einschränkung findet in § 4 Abs. 1 dieser Satzung statt und Absatz 5 stellt klar, dass die Differenz aus den notwendigen und tatsächlich herzustellenden Stellplätzen von den Bauherr/innen abzulösen ist (siehe auch Satzung über die Ablösung von Stellplätzen der Stadt Kaiserslautern). Dieser Ablösebetrag soll im Pfaff-Quartier u.a. die Bereitstellung der Angebote der alternativen Mobilitätsformen („Mobilitätsstationen“) sicherstellen sowie weitere investive Infrastrukturmaßnahmen (auf dem Pfaff Areal, aber auch in anderen Teilen der Stadt), insbesondere den barrierefreien Ausbau des Bahnhofpunkts Pfaffwerk mitfinanzieren.

Zu § 5 **Reduzierung der Anzahl der tatsächlich herzustellenden Stellplätze**

Mit der in der Anlage 2 der Stellplatzsatzung abgebildeten Tabelle zum „Bauen für nachhaltige Mobilität“ (BNM), soll eine Reduzierung der Anzahl der tatsächlich herzustellenden Stellplätze (siehe § 4 dieser Satzung) ermöglicht werden, die über die Reduzierung der § 3 und 4 dieser Satzung hinausgeht.

Das BNM soll Anreize für die Bauherr/innen schaffen, Investitionen in Infrastruktur zu tätigen, welche umwelt- und gesundheitsförderndes Mobilitätsverhalten unterstützt, bei gleichzeitiger Reduzierung der privaten Pkw-Stellplätze. Erfüllt die Bauherrin/der Bauherr eine oder mehrere der geforderten Maßnahmen (vgl. Tabellen 1 und 2 der Anlage 2), ermöglicht dies eine Reduzierung der gemäß Richtwerttabelle (Anlage 1, Spalte B) tatsächlich herzustellenden Stellplätze um die angegebenen Prozentsätze.

Grundlage der Prozentsätze sind die Kosten der einzelnen Maßnahmen. Die Reduzierungsraten sind so gewählt, dass die Bauherrin/der Bauherr durch die ausgelöste Stellplatzreduzierung, trotz Investition in die Maßnahme, in Summe Geld einspart. Daher besitzen kostenintensive Maßnahmen höhere Reduzierungsraten als kostengünstigere Maßnahmen. Somit besteht ein finanzieller Anreiz in die Infrastruktur zu investieren.

Die Maßnahmen können in drei Hauptbereiche gegliedert werden:

1. Anzahl der Fahrradstellplätze
2. Qualitative Anforderungen an Fahrradstellplätze
3. Anzahl der Lademöglichkeiten für Elektromobilität

Absatz 1 verweist auf die in den Reduzierungstabellen aufgeführten Maßnahmen in der Anlage 2 und stellt klar, dass die maximale Reduzierung bei 25 % liegt. Diese kann erreicht werden, indem die prozentualen Reduzierungen in Spalte 1 der beiden Tabellen durch die Realisierung mehrerer Maßnahmen addiert werden.

Absatz 2 stellt klar, dass für Wohnnutzungen die Tabelle 1 der Anlage 2 und für die sonstigen Nutzungen die Tabelle 2 der Anlage 2 zu verwenden ist. Die Unterscheidung wurde aufgrund der unterschiedlichen Nutzungsansprüche von Wohn- und gewerblichen Nutzungen getätigt.

Die Maßnahmen des BNM sind so gewählt, dass diese im Bauantrag eingezeichnet werden können und so durch die Bauordnung überprüfbar sind. Dies wird durch die Forderung in Absatz 3, dass die Maßnahmen in den Bauanträgen zu kennzeichnen sind, gewährleistet. Dadurch können die Maßnahmen Teil der Baugenehmigung werden und deren Realisierung ist rechtlich abgesichert und nachprüfbar.

Zu § 6 **Anforderungen an die Herstellung der Fahrradabstellplätze**

Nach § 88 Abs. 3 Nr. 4 LBauO kann nicht nur die Herstellung der Fahrradabstellplätze per Satzung geregelt werden, sondern auch die „erforderliche Größe, die Lage, die Ausstattung und die Anzahl der unterzubringenden Fahrräder“. § 6 der Stellplatzsatzung Pfaff-Quartier hebt nochmals hervor, dass Fahrradabstellplätze grundsätzlich auf dem Baugrundstück herzustellen sind. In begründeten Fällen, kann ausnahmsweise eine (teilweise) Herstellung auf einem anderen, geeigneten Grundstück (mittels Baulast) oder im öffentlichen Raum (siehe unten) zugelassen werden. Dadurch sollen kurze Wege zwischen Abstellplatz und Zielort entstehen, um im Sinne des Mobilitätskonzepts den Radverkehr zu fördern. Darüber hinaus werden in Absatz 1 die Grundanforderungen an deren bauliche Ausführung gestellt, die die Qualität und damit die Akzeptanz und Nutzung gewährleisten sollen. Die Grundanforderungen orientieren sich größtenteils an den bereits bestehenden „Hinweisen zur Berücksichtigung von Fahrradabstellplätzen im Baugenehmigungsverfahren“ (Beschluss des Bauausschusses Kaiserslautern vom 30.11.2015), erweitert durch die verpflichtenden Vorgaben einer ausreichenden Beleuchtung sowie des Wetterschutzes.

Insbesondere ist zu berücksichtigen, dass Fahrradabstellplätze für Besucher/innen nahe am Eingang platziert und nicht in Keller- oder Tiefgaragengeschosse untergebracht werden, da sie sonst möglicherweise nicht frei zugänglich sind und nicht angenommen werden. Der Besucheranteil an den herzustellenden Fahrradabstellplätzen ist daher in Anlage 1, Spalte D angegeben.

Für publikumsintensive Nutzungen, wie Verkaufsstätten, Versammlungsstätten oder Sportstätten, können die notwendigen Fahrradabstellplätze ausnahmsweise auch auf einem geeigneten Grundstück in der Nähe oder im öffentlichen Raum (bspw. an Mobilitätsstationen) nachgewiesen und hergestellt werden.

Für Besucherabstellplätze ist der Witterungsschutz nicht zwingend auf alle nachzuweisenden Abstellplätze anzuwenden und soll den oben genannten Punkten Rechnung tragen. Werden Besucherabstellplätze direkt neben dem Haupteingang platziert oder an öffentlichen Abstellanlagen nachgewiesen, überwiegt die gute Zugänglichkeit und Erreichbarkeit dem Aspekt des Witterungsschutzes.

Abstellplätze sind grundsätzlich mit fest verankerten Einstell- oder Anlehnvorrichtungen auszustatten, die es ermöglichen den Fahrradrahmen anzuschließen. Reine Laufradhalter sind unzulässig.

Zu § 7 **Inkrafttreten**

Diese Satzung tritt am Tage nach ihrer öffentlichen Bekanntmachung in Kraft.

Beispiele zur Anwendung der Stellplatzberechnung gemäß §§ 3 - 5 der Stellplatzsatzung

	Stellplatzbedarf § 3 Abs. 1 und 2	Tatsächlich herzustellende Stellplätze § 4 Abs. 2 und 3	Abzulösende Stellplätze § 4 Abs. 5	Fahrrad-abstellplätze § 3 Abs. 4
1) Wohnnutzung (Wohngebäude mit 50 Wohneinheiten)				
Bemessungsgrundlage	1 Stpl. je WE	0,6 Stpl. je WE	*	2 Stpl. je WE
	1 Stpl. x 50 WE = 50 Stellplätze	0,6 Stpl. x 50 WE = 30 Stellplätze	50 Stpl. - 30 Stpl. = 20 Stellplätze	2 x 50 WE = 100 Stellplätze
Es müssen 30 Pkw- und 100 Fahrradabstellplätze hergestellt und 20 Pkw-Stellplätze abgelöst werden.				
2) Büro- und Dienstleistungsnutzung (Büro- und Verwaltungsgebäude mit 800m² Nutzfläche)				
Bemessungsgrundlage	1 Stpl. / 44 m ²	1 Stpl. / 58 m ²	*	1 Stpl. / 60 m ²
	800 m ² : 44 m ² ≈ 18,2 = 18 Stellplätze	800 m ² : 58 m ² ≈ 13,8 = 14 Stellplätze	18 Stpl. - 14 Stpl. = 4 Stellplätze	800 m ² : 60 m ² ≈ 13,4 = 13 Stellplätze
Es müssen 14 Pkw- und 13 Fahrradabstellplätze hergestellt und 4 Pkw-Stellplätze abgelöst werden.				
3) Büro- und Wohnnutzung (Mischnutzung mit 15 WE und 3.000 m² Bürofläche)				
Bemessungsgrundlage Büro	1 Stpl. / 44 m ²	1 Stpl. / 58 m ²	*	1 Stpl. / 60 m ²
	3.000 m ² : 44 m ² ≈ 68,2 = 68 Stellplätze	3.000 m ² : 58 m ² ≈ 51,7 = 52 Stellplätze	68 Stpl. - 52 Stpl. = 16 Stellplätze	3.000 m ² : 60 m ² = 60 Stellplätze
Bemessungsgrundlage Wohnen	1 Stpl. je WE	0,6 Stpl. je WE	*	2 Stpl. je WE
	1 Stpl. x 15 WE = 15 Stellplätze	0,6 Stpl. x 15 WE = 9 Stellplätze	15 Stpl. - 9 Stpl. = 6 Stellplätze	2 x 15 WE = 30 Stellplätze
Summiert:	83 Stellplätze	61 Stellplätze	22 Stellplätze	90 Stellplätze
Es müssen 61 Pkw- und 90 Fahrradabstellplätze hergestellt und 22 Pkw-Stellplätze abgelöst werden.				

* Differenz aus Stellplatzbedarf und tatsächlich herzustellenden Stellplätzen

Beispiele zur Anwendung „Bauen für nachhaltige Mobilität“ in Stellplatzberechnung

Der Bauherr aus Beispiel 3 möchte folgende Maßnahmen der Anlage 2 „Bauen für nachhaltige Mobilität“ (BNM) der Stellplatzsatzung Pfaff-Quartier anwenden:

Tabelle 1 Wohnnutzungen	
Prozentuale Reduzierung	Beschreibung
1. Anzahl der Fahrradstellplätze	
0 %	Fahradstellplatzschlüssel entspricht dem geforderten Mindestschlüssel für Pfaff-Areal (2 Fahrradabstellplätze je WE)
7 %	Herstellung von 3 Fahrradstellplätzen je WE
2. Qualitative Anforderungen an Fahrradstellplätze (Mehrfachnennung möglich)	
2 %	Lademöglichkeiten für Elektro-Zweiräder sind für min. 10% der Fahrradstellplätze vorhanden.
2 %	Es ist für Radfahrer/innen am oder im Gebäude eine wettergeschützte, gut ausgeleuchtete und mit dem Fahrrad gut erreichbare Fläche oder Raum einschließlich Servicestation mit grundlegender Reparaturausstattung (Luftpumpe, Werkzeug, Radhalter) für kurzfristig notwendige Wartungsarbeiten vorhanden.
4 %	Maßnahmen zum Diebstahlschutz sind in ausreichender Zahl getroffen: Für min. 10% der Fahrradabstellplätze sind entweder im Gebäude integrierte Lösungen oder bei Außenabstellanlagen abschließbare <u>Fahrradboxen</u> vorhanden.
3. Ladeinfrastruktur Pkw	
6 %	Lademöglichkeiten für Elektro-Pkw sind für min. 10 % der Pkw-Stellplätze vorhanden. 90% der übrigen Pkw-Stellplätze verfügen über eine Vorverkabelung zur nachträglichen Installation.
8 %	Lademöglichkeiten für Elektro-Pkw sind für min. 20 % der Pkw-Stellplätze vorhanden. 80% der übrigen Pkw-Stellplätze verfügen über eine Vorverkabelung zur nachträglichen Installation.
10 %	Lademöglichkeiten für Elektro-Pkw sind für min. 30 % der Pkw-Stellplätze vorhanden. 70% der übrigen Pkw-Stellplätze verfügen über eine Vorverkabelung zur nachträglichen Installation.

➔ Es ergibt sich durch die Realisierung der Maßnahmen eine Stellplatzreduzierung um 19% der tatsächlich herzustellenden Stellplätze für die Wohnnutzung

Tabelle 2 Sonstige Nutzungen	
Prozentuale Reduzierung	Beschreibung
1. Anzahl der Fahrradstellplätze	
0 %	Fahradstellplatzschlüssel entspricht dem geforderten Mindestschlüssel für Pfaff-Areal (Beispiel: Büro & Dienstleistung 1 Fahrradabstellplatz je 60m ² NF)
2 %	Fahradstellplatzschlüssel um den Faktor 1,2 erhöht (Beispiel: Büro & Dienstleistung 1 Fahrradabstellplatz je 50m ² NF)
4 %	Fahradstellplatzschlüssel um den Faktor 1,5 erhöht (Beispiel: Büro & Dienstleistung 1 Fahrradabstellplatz je 40m ² NF)
8 %	Fahradstellplatzschlüssel um den Faktor 2 erhöht (Beispiel: Büro & Dienstleistung 1 Fahrradabstellplatz je 30m ² NF)
2. Qualitative Anforderungen an Fahrradstellplätze (Mehrfachnennung möglich)	
2 %	Maßnahmen zum Diebstahlschutz sind in ausreichender Zahl getroffen: Für min. 10% der Fahrradabstellplätze sind entweder im Gebäude integrierte Lösungen oder bei Außenabstellanlagen abschließbare Fahrradboxen vorhanden.
3 %	Lademöglichkeiten für Elektro-Zweiräder sind für min. 20% der Fahrradstellplätze vorhanden.
4 %	Es ist für Radfahrer/innen am oder im Gebäude eine wettergeschützte, gut ausgeleuchtete und mit dem Fahrrad gut erreichbare Fläche oder Raum einschließlich Servicestation mit grundlegender Reparaturausstattung (Luftpumpe, Werkzeug, Radhalter) für kurzfristig notwendige Wartungsarbeiten vorhanden. Es gibt Duschen und Umkleiden für die Nutzer/innen, die die Anfahrt mit dem Fahrrad zurücklegen (mind. je 1 pro Geschlecht). Es gibt Trocknungsmöglichkeiten für die Fahrradkleidung der Nutzer/innen.
3. Ladeinfrastruktur PKW	
4 %	Lademöglichkeiten für Elektro-Pkw sind für min. 10 % der Pkw-Stellplätze vorhanden. 40% der übrigen Pkw-Stellplätze verfügen über Leerrohre zur nachträglichen Installation.
6 %	Lademöglichkeiten für Elektro-Pkw sind für min. 20 % der Pkw-Stellplätze vorhanden. 30% der übrigen Pkw-Stellplätze verfügen über Leerrohre zur nachträglichen Installation.
8 %	Lademöglichkeiten für Elektro-Pkw sind für min. 30 % der Pkw-Stellplätze vorhanden. 20% der übrigen Pkw-Stellplätze verfügen über Leerrohre zur nachträglichen Installation

➔ Summiert ergibt sich durch die Realisierung der Maßnahmen eine Stellplatzreduzierung um 18% der tatsächlich herzustellenden Stellplätze für die Büronutzung

Die Stellplatzberechnung ändert sich wie folgt:

	Stellplatzbedarf	Tatsächlich herzustellende Stellplätze	Abzulösende Stellplätze	Fahrrad-abstellplätze
	§ 3 Abs. 1 und 2	§ 4 Abs. 2 und 3	§ 4 Abs. 5	§ 3 Abs. 4
3) Büro- und Wohnnutzung (Mischnutzung mit 15 WE und 3.000 m² Bürofläche)				
Bemessungsgrund-lage Büro	1 Stpl. / 44 m ²	1 Stpl. / 58 m ² ; -18% durch BNM	*	1 Stpl. / 40 m ²
	3.000 m ² : 44 m ² ≈ 68,2 = 68 Stellplätze	3.000 m ² : 58 m ² ≈ 51,7 = 52 Stellplätze Reduzierung BNM: 52 Stpl. x 0,82 ≈ 42,6 = 43 Stellplätze	68 Stpl. - 52 Stpl. = 16 Stellplätze	3.000 m ² : 40 m ² = 75 Stellplätze
Bemessungsgrund-lage Wohnen	1 Stpl. je WE	0,6 Stpl. je WE; -19% durch BNM	*	3 Stpl. je WE
	1 Stpl. x 15 WE = 15 Stellplätze	0,6 Stpl. x 15 WE = 9 Stellplätze Reduzierung BNM: 9 Stpl. x 0,81 ≈ 7,3 = 7 Stellplätze	15 Stpl. - 9 Stpl. = 6 Stellplätze	3 x 15 WE = 45 Stellplätze
Summiert:	83 Stellplätze	50 Stellplätze	22 Stellplätze	120 Stellplätze
<p>Es müssen 50 Pkw- und 120 Fahrradabstellplätze hergestellt und 22 Pkw-Stellplätze abgelöst werden.</p> <p>Im Vergleich zur Berechnung ohne Maßnahmen des „Bauen für nachhaltige Mobilität“ können 11 Pkw-Stellplätze eingespart werden, 30 Fahrradabstellplätze müssen mehr hergestellt werden. Die Zahl der abzulösenden Stellplätze bleibt gleich.</p> <p>Von den 50 Pkw Stellplätze müssen 14 über Lademöglichkeiten für Elektro-Pkw verfügen (1 Ladepunkt für Wohnen (10%) und 13 Ladepunkte für Büronutzung (30%).</p> <p>Von den 120 Fahrradabstellplätzen muss für mindestens 12 Abstellplätze im Gebäude integrierte Lösungen oder mittels Fahrradboxen den Diebstahlschutz sicherstellen.</p>				