

Anlage 3 zur Drucksache Nr. 1843/2015: Stellplatzsatzung Mainz

Herleitung der Kennwerte "Stellplatz je Wohnung"



61-Stadtplanungsamt / Abteilung Verkehrswesen

August 2015

Amtsleiter: G.Ingenthron

Bearbeiter:

Armin Schroeders

Einleitung

Die Landeshauptstadt Mainz erarbeitet erstmalig eine Stellplatzsatzung für ihr Stadtgebiet. Damit schöpft sie die gesetzlichen Möglichkeiten im Rahmen ihrer kommunalen Hoheit aus, die Stellplatznachfrage der existierenden und prognostischen Haushaltsmotorisierung anzupassen. Während die Regelungen für Funktionen, die nicht dem Wohnen zugerechnet werden, hinreichend in den einschlägigen VwV geregelt sind, bezieht sich der satzungsmäßige Gestaltungsspielraum für Kfz-Stellplätze hier insbesondere auf die Wohnfunktion.

Für diese Wohnfunktion werden im Folgenden die Kennwerte des Stellplatzbedarfes abgeleitet, die sich aus der besonderen örtlichen Situation in Mainz ergeben.

Diese besondere örtliche Situation ist in den zurückliegenden etwa 5 Jahren einerseits geprägt durch eine stetige Zunahme der Fahrgastzahlen im ÖPNV (auf Basis der Auswertungen der Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH), die deutlich über den Zuwächsen im bundesdeutschen Vergleich liegt. Andererseits ist sowohl eine Stagnation im Kfz-Bestand der in Mainz gemeldeten Fahrzeuge als auch ein seit rund 10 Jahren stetiger Rückgang der MIV-Verkehrsbelastung, überwiegend im Hauptstraßennetz der Stadt Mainz, zu konstatieren.

In Kombination mit der Etablierung und dem Ausbau ergänzender Mobilitätsangebote (MVGmeinRad; Car-Sharing, neues Parkraumkonzept etc.) darf insofern davon ausgegangen werden, dass die aufgezeigten Entwicklungen sich aktuell und prognostisch in einer veränderten – sprich geringeren – Haushaltsmotorisierung widerspiegeln.

Im Zuge der hier vorliegenden Anpassung des Stellplatzschlüssels für Wohnnutzung verfolgt die Stadt Mainz die Ziele, einerseits keine Stellplatzkapazitäten im Kontext von Bauvorhaben zu schaffen, die über den realen Bedarf hinausgehen und dadurch unnötig Ressourcen binden. Andererseits trägt sie dafür Sorge, dass es durch die Festlegung realistischer Stellplatzschlüssel nicht zu einer Verlagerung der Nachfrage im ruhenden Verkehr in den öffentlichen Straßenraum kommt.

1. Datengrundlagen

Das Stadtplanungsamt greift in seiner Herleitung des Stellplatzbedarfs auf unterschiedliche Quellen und Datengrundlagen zurück, die nachfolgend beschrieben werden. Die Verknüpfung dieser Datengrundlagen verfolgt das Ziel, die Größe Pkw / je Haushalt in flexibel über das Stadtgebiet zu verteilenden räumlichen Einheiten (homogene Siedlungstypen) auswerten zu können.

1.1 SrV 2008 und SrV 2013

Das ‚System repräsentativer Verkehrsbefragungen, SrV - Mobilität in Städten‘ ist ein bundesweit anerkanntes Verfahren zur Erfassung von Mobilitätskennwerten. Die Stadt Mainz hat 2008 und 2013 an dieser Erhebung der Technischen Universität Dresden teilgenommen.

Einen Baustein der Erhebung bilden Kennziffern zur Haushaltsmobilität, u.a. ausgedrückt in Pkw je Haushalt. Die Werte für Mainz lagen in den beiden Untersuchungen 2008 und 2013 zwischen 0,9 und 1,0 Pkw / Haushalt.

Diese Werte gelten als Durchschnittswerte für die gesamte Stadt Mainz und berücksichtigen zunächst keine Wohnungsgrößen/-typen bzw. sozio-demografischen Merkmale.

Sie dienen daher zunächst der Plausibilisierung der weiter unten hergeleiteten Kennwerte ohne Berücksichtigung des ‚ÖPNV-Bonus‘, der seinerseits zusätzlich die räumliche Differenzierung des Stellplatzschlüssels anhand der Einzugsradien von Straßenbahn und Bus berücksichtigt.

1.2 Städtische Statistik zu den gemeldeten Kfz / Pkw

Die Stadt Mainz aktualisiert in regelmäßigen Abständen ihre Statistik über gemeldete Pkw. Für die vorliegende Ausarbeitung wurde auf den Stand 01/2015 zurückgegriffen. Einbezogen in die Betrachtung wurden die privat gemeldeten Pkw, die sich räumlich bis auf die kleinste verfügbare Ebene der statistischen Blockseite auswerten lassen. Mit Hilfe dieser Datenfeinheit ist es möglich, hinreichend genaue Angaben zur Haushaltsmotorisierung in homogenen Siedlungstypen zu ermitteln.

1.3 Auswertungen der Stadtwerke Mainz AG zur Haushaltsstatistik

Neben der Anzahl gemeldeter Pkw bedarf es zur Herleitung der Haushaltsmotorisierung der Angabe zu den Haushalten je räumlicher Einheit. Eine Statistik analog der gemeldeten Pkw ist hierzu bei der Stadt Mainz jedoch nicht verfügbar.

Alternativ dazu wurde über die Stadtwerke Mainz AG die Anzahl der Abnahmestellen in definierten Hausnummernbereichen vorab festgelegter Straßenzüge ermittelt. Hierzu wurden im Stadtplanungsamt sieben unterschiedliche Beispieltelräume gewählt, die jeweils verschiedene Siedlungstypen repräsentieren (Ein-/Zweifamilienhäuser; historische Blockbebauung; Geschosswohnungsbau aus unterschiedlichen Jahrzehnten; Reihenhäuser etc).

Für insgesamt 320 Häuser im Untersuchungsgebiet konnten dadurch ca. 1.650 Abnahmestellen (=Haushalte) verortet werden.

Die gewählte Methodik der Herleitung der Haushalte über die Abnahmestellen der Stadtwerke wurde in einem weiteren Schritt verifiziert. Dazu wurden bei allen 320 Häusern zusätzlich die ‚Hausklingeln‘ erfasst, die ihrerseits einen analogen Hinweis auf die vorhandenen Haushalte liefern. Der Abgleich mit den Daten der Stadtwerke Mainz AG hat hierbei eine Abweichung von deutlich unter 5% ergeben, wonach die gewählte Methode als belastbar eingestuft wurde (*dies bedeutet gleichzeitig auch; dass lediglich die Erfassung der ‚Hausklingeln‘ bereits eine hinreichend genaue Angabe zur Anzahl der Haushalte darstellt.*)

2. Herleitung der Kennwerte

Die unter 1.2 und 1.3 ermittelten Daten wurden je statistischer Blockseite miteinander verschnitten. Im Ergebnis war es dadurch möglich, für die etwa 1.650 identifizierten Haushalte auf der räumlichen Ebene einzelner Straßenzüge oder Teile derer, die Motorisierung in Pkw / je Haushalt anzugeben.

In einem nächsten Schritt wurden die sieben unterschiedlichen Siedlungstypen (s.o.) weiter aggregiert, um dadurch zu einer im Baugenehmigungsverfahren handhabbaren Vereinfachung zu kommen. Dabei wurde die für die einzelnen Siedlungstypen ermittelte Haushaltsmotorisierung als Orientierungswert herangezogen.

Im Ergebnis erfolgte eine Festlegung auf die folgenden Siedlungsformen mit ihren entsprechenden Kennwerten in Pkw-Stellplatz je Wohnung:

Siedlungsform	Pkw-Stellplatz/Wohnung	Anmerkung
Einfamilienhäuser /Reihenhäuser	1,5*	nach VwV des Ministeriums der Finanzen vom 24.07.2000
Geschosswohnungsbau	1,0	ohne Unterscheidung nach der Wohnungsgröße
Geförderter Geschosswohnungsbau	0,8	ohne Unterscheidung nach der Wohnungsgröße

* da die Zahl der geforderten Stellplätze jeweils aufgerundet wird, ergibt sich in diesen Fällen der Bedarf an zwei herzustellenden Stellplätzen. Diese können aber so angeordnet sein, dass sie über nur eine Zufahrt erreichbar sind („gefangener Stellplatz“)

3

Es zeigt sich, dass lediglich die Wohnform Einfamilienhäuser / Reihenhäuser über den Durchschnittswerten des SrV 2008 / SrV 2013 liegen. Dies hat die Einzelauswertung der diese Wohnform repräsentierenden Areale im Stadtgebiet bestätigt. Dadurch kommen für diese Siedlungsform auch weiterhin die Ansätze aus der einschlägigen Verwaltungsvorschrift zur Anwendung. Deren Richtzahl entspricht dem für diese Siedlungsform in Mainz ermittelten Verhältnis Pkw / Haushalt.

Der Geschosswohnungsbau orientiert sich an den Durchschnittswerten für die Stadt Mainz insgesamt. Auch hier hat der Abgleich mit den im Einzelnen ausgewerteten Gebieten mit Geschosswohnungsbau die Plausibilität des Wertes von 1,0 bestätigt.

Die Pkw-Ausstattung der Haushalte im geförderten Wohnungsbau liegt demgegenüber niedriger, hier angesetzt mit 0,8 Pkw / Haushalt.

3. Herleitung eines zusätzlichen ÖPNV-Bonus

Die verschiedenen Fortschreibungen des Nahverkehrsplans der Stadt Mainz der letzten Jahre bescheinigen dem ÖPNV-System wiederholt eine nahezu lückenlose Erschließungsqualität und sehr gute Bedienungsqualität. Angesichts dieser Qualitäten wurde bei der Stadt Mainz bereits 2009 ein differenzierter ÖPNV-Bonus auf Grundlage der Landesbauordnung eingeführt, der in Abhängigkeit der ÖPNV-Bedienung einen 10, 20 oder bis zu 30%igen Abschlag auf die nach der VwV notwendigen Stellplätze erlaubt. Diese Regelung gilt bislang nur für Nicht-Wohnnutzungen, wobei jedoch für studentisches Wohnen schon eine Ausnahmeregelung vorliegt, die dort die Anwendung eines ÖPNV-Bonus bereits seit geraumer Zeit ermöglicht.

Im Frühjahr 2015 haben die Fachausschüsse der Stadt Mainz einer Fortschreibung der Regelungen zum ÖPNV-Bonus zugestimmt, die die zukünftigen Erschließungsqualitäten -unter anderem bedingt durch die Mainzelbahn- berücksichtigt. Die Bereiche mit Abschlägen von 10, 20 oder 30% sind in einer Karte grafisch aufbereitet. Diese Karte ist im Baugenehmigungsverfahren zur Ermittlung der notwendigen Stellplätze zu beachten. Aufgrund der guten ÖPNV-Qualität im gesamten Stadtgebiet gibt es keine Teilbereiche mit ÖPNV-Bonus „null“.

Die Stellplatzsatzung der Stadt Mainz erweitert den Anwendungsbereich der in der Kartendarstellung enthaltenen Inhalte künftig auch auf die Wohnfunktion. Dabei stützt sie sich auf die Tatsache, dass die einzeln untersuchten Gebiete nicht nur unterschiedliche Siedlungsformen repräsentieren, sondern auch in den unterschiedlichen Zonen mit 10, 20 bzw. 30%-igem Abschlag lokalisiert sind.

Es hat sich gezeigt, dass in allen Gebieten die tatsächlich ermittelte Motorisierung Pkw / Haushalt auch dann nicht unterschritten wird, wenn die Werte der unter 2. dargestellten Tabelle um den im jeweiligen Sektor gültigen Abschlag (10, 20 oder 30%) reduziert wird.

4. Fazit

Der Gesetzgeber räumt den Kommunen die Möglichkeit ein, mittels eigener Satzungen den örtlichen Verhältnissen Rechnung zu tragen und die Zahl der notwendigen Stellplätze auch für die Wohnfunktion abweichend von der einschlägigen VwV zu regeln.

Die Stadt Mainz hat hierzu empirische Untersuchungen durchgeführt, die sowohl einem insgesamt rückläufigen Stellplatzbedarf für Wohnnutzungen als auch einer Differenzierung innerhalb des Stadtgebietes Rechnung tragen.

Im Ergebnis stellen die daraus gewonnenen Richtwerte „Stellplätze/Wohneinheit“ ein solides Berechnungsmodell dar, das sowohl eine ausreichende Stellplatzversorgung als auch einen verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen verbindet.

Die Stadt Mainz wendet dabei zwei Methoden an, um den Bedarf erforderlicher Stellplätze gegenüber der heutigen Praxis zu reduzieren:

1. Senkung der Kennwerte „Stellplätze/Wohneinheit“ für die Siedlungstypen „Geschosswohnungsbau“ und „geförderter Wohnungsbau“. Für Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäuser gelten weiterhin die Vorgaben der Verwaltungsvorschrift vom 24.07.2000 des Landes.
2. Anwendung des ÖPNV-Bonus auch für Wohnnutzungen



Satzung über die Herstellung von Stellplätzen und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie von Fahrradabstellplätzen

Anlage 1:

Bauvorhaben		Zahl der notwendigen Stellplätze	Zahl der notwendigen Fahrradabstellplätze	Hiervon Besucherfahrradabstellplätze in %
1.* Wohngebäude				
1.1	Einfamilienhäuser (EFH/RH)	**	Kein Regelungsbedarf	-
1.2	Mehrfamilienhäuser und sonstige Gebäude mit Wohnungen	1 / WE	1 / 50 m ² Wohnfläche	20%, mind. aber 2 Abstellplätze
	Geförderter Wohnungsbau	0,8 / WE	1 / 50 m ² Wohnfläche	20%, mind. aber 2 Abstellplätze
			1 für weitere je 35 m ² Wohnfläche	
1.3	Gebäude mit Altenwohnungen	**	1 / 10 Wohnungen	25%, mind. aber 2 Abstellplätze
1.5	Kinder- und Jugendheime, Auszubildendenwohnheime		1 / Bett	20%
1.6	Wohnheim für Studierende		1 / Bett	20%
1.7	Schwestern- / Pflegerwohnheime		1 / Bett	20%
1.8	Arbeiterwohnheime, Asylantenwohnheime		1 / 2 Betten	20%, mind. aber 2 Abstellplätze
1.9	Altenwohnheime		1 / 10 Betten	20%, mind. aber 2 Abstellplätze
	Gemeinschaftsunterkünfte für Obdachlose und Flüchtlinge		1 / 5 Betten	100%
2. Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen				
2.1	Büro- und Verwaltungsräume allgemein	**	1 / 70 m ² Hauptnutzfläche	50%

* Laufende Ziffern nach Verwaltungsvorschrift (VwV) des Ministeriums der Finanzen vom 24.7.2000 (MinBl. S.231)

** Zu ermitteln nach § 47 Abs. 1 Satz 1 und 2, Abs. 2 Satz 1 LBauO unter Beachtung der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums der Finanzen zu Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze für Kraftfahrzeuge in der jeweils geltenden Fassung

WE Wohneinheit

Satzung über die Herstellung von Stellplätzen und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie von Fahrradabstellplätzen

Bauvorhaben		Zahl der notwendigen Stellplätze	Zahl der notwendigen Fahrradabstellplätze	Hiervon Besucherfahrradabstellplätze in %
2.2	Büro- und Verwaltungsräume mit erheblichem Besucherverkehr: Schalter-, Abfertigungs-, Beratungsräume, Arztpraxen und dergleichen		1 / 35 m ² Hauptnutzfläche	75%
3. Verkaufsstätten				
	Verkaufsstätte ≤ 800 m ² Verkaufsfläche	**	1 / 50 m ² Verkaufsfläche, mind. 3	75%
	Verkaufsstätte > 800 m ² Verkaufsfläche		1 / 100 m ² Verkaufsfläche	90%
4. Versammlungsstätten (ohne Sportstätten)				
4.1	Theater, Konzerthallen, Kirchen	**	1 / 20 - 50 Sitzplätze	90%
4.2	Kino, Vortragssaal, Mehrzweckhallen		1 / 10 Sitzplätze	90%
4.3	Kirchen, Bethäuser etc.		1 / 20 Sitzplätze	90%
5. Sportstätten				
5.1	Sportstätten ohne Besucherplätze	**	1 / 250 m ² Sportplatzfläche	0%
	Sportplätze bis 2.000 Besucherplätze		1 / 10 Plätze für Besucherinnen und Besucher	90%
	Sportplätze von 2.000 bis 5.000 Besucherplätze		1 / 10 Plätze für Besucherinnen und Besucher bis 2.000, dann pro 50 Besucherinnen und Besucher 1 Stellplatz	90%
	Sportplätze über 5.000 Besucherplätze		Einzelfallprüfung	Einzelfallprüfung
5.5	Freibäder		1 / 100 m ² Grundstücksfläche	90%
5.7	Hallenbäder		1 / 5 Kleiderablagen	90%
5.8	Tennisplätze ohne Besucherplätze		2 / Spielfeld	0%

* Laufende Ziffern nach Verwaltungsvorschrift (VwV) des Ministeriums der Finanzen vom 24.7.2000 (MinBl. S.231)

** Zu ermitteln nach § 47 Abs. 1 Satz 1 und 2, Abs. 2 Satz 1 LBauO unter Beachtung der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums der Finanzen zu Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze für Kraftfahrzeuge in der jeweils geltenden Fassung

WE Wohneinheit

Satzung über die Herstellung von Stellplätzen und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie von Fahrradabstellplätzen

Bauvorhaben		Zahl der notwendigen Stellplätze	Zahl der notwendigen Fahrradabstellplätze	Hiervon Besucherfahrradabstellplätze in %
5.9	Tennisplätze mit Besucherplätzen		1 / 10 Plätze für Besucherinnen und Besucher	90%
5.10	Minigolfplätze, Golfplätze		10 / Anlage	90%
5.11	Kegelbahnen, Bowlingbahnen		2 / Bahn	90%
	Fitnesszentren, Saunen, Solarien		1 / 50 m ² Hauptnutzfläche oder 1 / 3 Kleiderablagen	90%
	Sauna (gewerblich)		1 Abstellplatz je 50 m ² Nutzfläche	90%
6. Gaststätten und Beherbergungsbetriebe				
6.1-2	Gaststätten einschl. Freisitzfläche / Diskotheken	**	1 Abstellplatz je 10 m ² Gastraumfläche	90%
	Biergärten		1 Abstellplatz je 20 m ² Freiraumfläche	90%
	Spielhallen / sonst. Vergnügungstätten		1 / 30 m ² Hauptnutzfläche	90%
6.3	Hotels, Pensionen, andere Beherbergungsbetriebe		1 / 20 Betten	90%
6.4	Jugendherbergen		1 / 10 Betten	90%
7. Krankenanstalten				
7.1-3	Krankenanstalten allgem. Pflegeheime	**	1 / 30 Betten	20%
7.4	Kurheime / Sanatorien		1 / 20 Betten	20%
8. Schulen und Einrichtungen der Jugendförderung				
8.1	Grundschulen	**	1 / 10 Schülerinnen und Schüler	95%
8.2	allgemeinbildende Schulen		1 / 5 Schülerinnen und Schüler	95%
8.2	Berufsschulen, Berufsfachschulen		1 / 10 Schülerinnen und Schüler	95%
8.3	Förderschulen		1 / 20 Schülerinnen und Schüler	95%

* Laufende Ziffern nach Verwaltungsvorschrift (VwV) des Ministeriums der Finanzen vom 24.7.2000 (MinBl. S.231)

** Zu ermitteln nach § 47 Abs. 1 Satz 1 und 2, Abs. 2 Satz 1 LBauO unter Beachtung der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums der Finanzen zu Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze für Kraftfahrzeuge in der jeweils geltenden Fassung

WE Wohneinheit

Satzung über die Herstellung von Stellplätzen und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie von Fahrradabstellplätzen

Bauvorhaben		Zahl der notwendigen Stellplätze	Zahl der notwendigen Fahrradabstellplätze	Hiervon Besucherfahrradabstellplätze in %
8.4	Fachhochschulen, Hochschulen		1 / 2 Studierende	95%
8.5	Kindergärten, Kindertagesstätten		3 / Gruppe	95%
	Musik-, Volkshoch-, Fahrschulen und sonstige Bildungseinrichtungen		1 / 5 Schülerinnen und Schüler	95%
	Museen		1 / 200 m ² Ausstellungsfläche	95%
	Bibliotheken		1 / 50 m ² Hauptnutzfläche	95%
9. Gewerbliche Anlagen				
9.1	Handwerks-, Gewerbe- und Industriebetriebe	**	1 Abstellplatz je 100 m ² Hauptnutzfläche	10%
9.2	Ausstellungs- und Verkaufsplätze		1 Abstellplatz je 100 m ² Hauptnutzfläche	20%
9.2	Lagerräume- und plätze		1 Abstellplatz je 1000 m ² Hauptnutzfläche	0%
10. Sonstiges				
10.1	Kleingartenanlagen	**	1 / 2 Gartenanlagen	90%
10.2	Friedhöfe		1 / 1.500 m ² Grundstücksfläche	90%

* Laufende Ziffern nach Verwaltungsvorschrift (VwV) des Ministeriums der Finanzen vom 24.7.2000 (MinBl. S.231)

** Zu ermitteln nach § 47 Abs. 1 Satz 1 und 2, Abs. 2 Satz 1 LBauO unter Beachtung der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums der Finanzen zu Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze für Kraftfahrzeuge in der jeweils geltenden Fassung

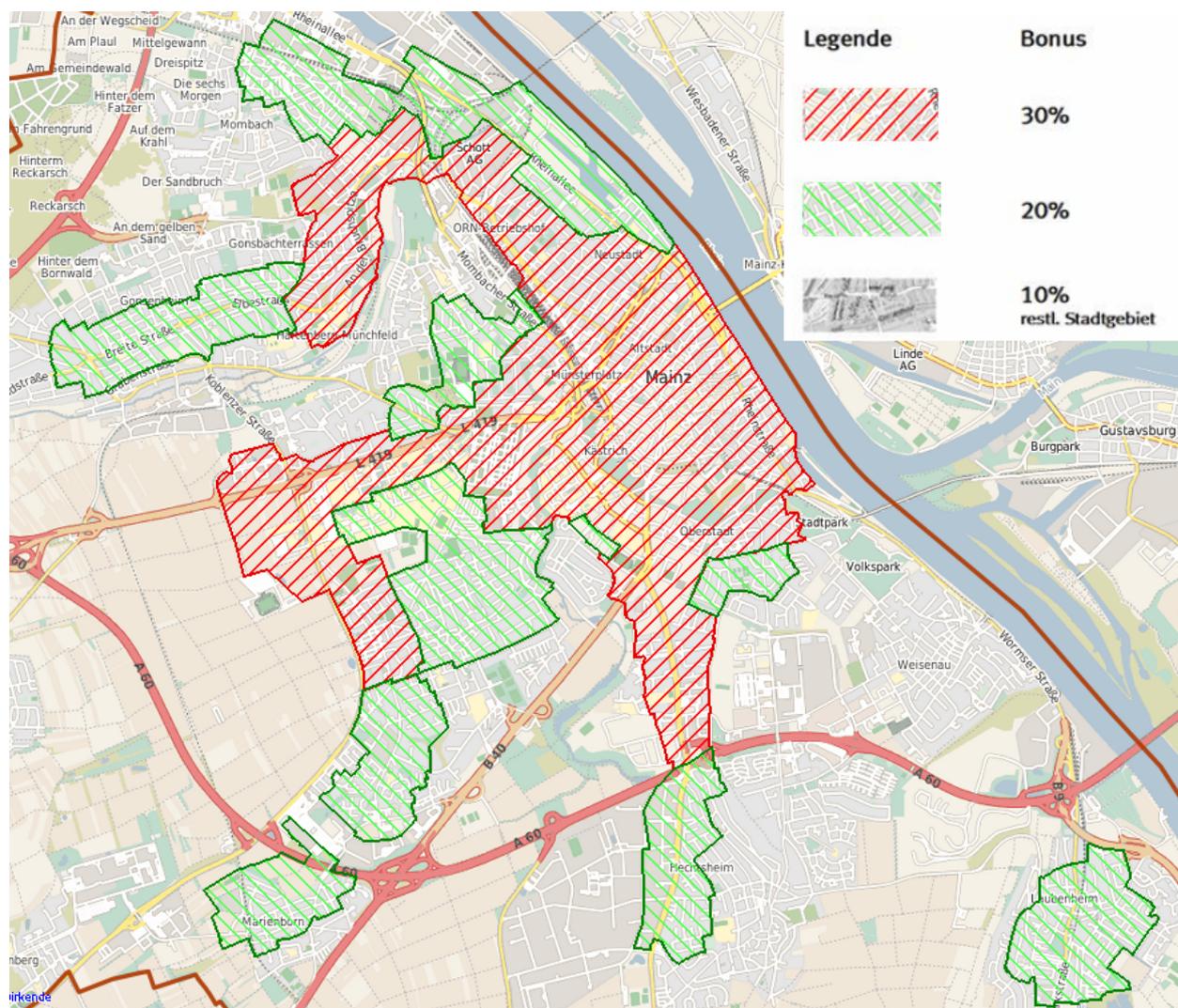
WE Wohneinheit

Anlage 2 zur Drucksache Nr. 1843/2015:

Die Stadt Mainz setzt einen mehrstufigen ÖPNV-Bonus an. Anhand der untenstehenden Kriterien „hohe Bedienungshäufigkeit/kurze Reisezeiten/möglichst geringes Umsteigerfordernis wurden die einzelnen Haltestelleneinzugsbereiche in Qualitätskategorien (Abstufung 30%/20%/10%) eingeordnet. Anschließend wurde die Hülllinie, die sich durch Überlagerung der Einzugsradien ergab, sachgerecht abgerundet. Bereichen mit Straßenbahnerschließung werden eine relativ höhere Erschließungsqualität gegenüber dem Bus beigegeben. Begründet wurde dies mit dem Ruf der Straßenbahn als besonders komfortables und schnelles Verkehrsmittel infolge der höheren durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit (besseres Beschleunigungsvermögen, große Abschnitte mit eigenem Gleiskörper ohne Behinderungen durch IV) sowie dem angenehmeren Fahrempfinden (kein Motorgeräusch, geringere Querschleunigungen etc.). Um diesen Aspekten gerecht zu werden, gewährt die Verwaltung den durch die Straßenbahn erschlossenen Bereichen einen Bonus, der sich in einer differenzierten Bewertungsmatrix widerspiegelt.

ÖPNV-Bonus	ÖPNV-Bonus	Straßenbahnbonus
30% weit überdurchschnittliche Erschließungsqualität	mindestens 12 Abfahrten/h* höchstens 10 Minuten ab Hbf. mit ÖPNV oder 6-11 Abfahrten/h* höchstens 5 Minuten ab Hbf. mit ÖPNV oder höchstens 10 Minuten ab Hbf. sowie Bhf. Römisches Theater direkt zu Fuß (entspricht Einzugsradius von ca. 600 m)	mindestens 12 Abfahrten/h* höchstens 15 Minuten ab Hbf. mit ÖPNV oder 6-11 Abfahrten/h* höchstens 10 Minuten ab Hbf. mit ÖPNV oder unter 6 Abfahrten/h*, höchstens 5 Minuten ab Hbf. mit ÖPNV
20% überdurchschnittliche Erschließungsqualität	mindestens 12 Abfahrten/h* 11 bis 15 Minuten ab Hbf mit ÖPNV oder 6-11 Abfahrten/h*, 6-10 Minuten ab Hbf. mit ÖPNV, oder unter 6 Abfahrten/h*, höchstens 5 Minuten ab Hbf. mit ÖPNV	mindestens 12 Abfahrten/h* 16 bis 20 Minuten ab Hbf mit ÖPNV oder 6-11 Abfahrten/h*, 11-15 Minuten ab Hbf. mit ÖPNV, oder unter 6 Abfahrten/h*, höchstens 10 Minuten ab Hbf. mit ÖPNV
10% durchschnittliche Erschließungsqualität	Alle übrigen Verbindungen	Alle übrigen Verbindungen
<i>unterdurchschnittliche Erschließungsqualität</i>	<i>Praktisch nicht vorhanden, da nahezu alle besiedelten Bereiche in einem 300m-Einzugsradius um Haltestellen liegen</i>	<i>Praktisch nicht vorhanden, da nahezu alle besiedelten Bereiche in einem 300m-Einzugsradius um Haltestellen liegen</i>

* In der Hauptverkehrszeit



Detailkarte (parzellenscharf) mit der unter Anwendung des ÖPNV-Bonus erfolgten Einteilung des Stadtgebiets (Stand Oktober 2015)

Den aktuellen Stand der oben dargestellten Detailkarte kann in der jeweils aktuellen Fassung unter <http://www.mainz.de/service/co-stadtplan.php> (Themenauswahl: PLANEN/BAUEN/ WOHNEN Stellplatzbestimmungen) abgerufen werden bzw. im Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrswesen, Zitadelle Bau B zu den üblichen Geschäftszeiten eingesehen werden.



**Satzung über die Herstellung von Stellplätzen und Garagen für
Kraftfahrzeuge sowie von Fahrradabstellplätzen**

**Satzung
über die Herstellung von Stellplätzen und Garagen
für Kraftfahrzeuge
sowie von Fahrradabstellplätzen**

Satzung über die Herstellung von Stellplätzen und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie von Fahrradabstellplätzen

Aufgrund des § 24 der Gemeindeordnung (GemO) in der Fassung vom 31. Januar 1994 (GVBl. S. 153), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15. Juni 2015 (GVBl. S. 90), in Verbindung mit § 88 Abs. 1 Nr. 8, Abs. 3 Nrn. 2 und 4 der Landesbauordnung Rheinland-Pfalz (LBauO) vom 24. November 1998 (GVBl. S. 365), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15. Juni 2015 (GVBl. S. 77), hat der Stadtrat am 02.12.2015 folgende Satzung beschlossen:

§ 1 Örtlicher und sachlicher Anwendungsbereich

Diese Satzung gilt für das gesamte Stadtgebiet Mainz, soweit nicht durch Bebauungspläne oder sonstige städtebauliche Satzungen abweichende Regelungen getroffen werden. Die Satzung regelt die Anzahl, Größe und Beschaffenheit für Fahrradabstellplätze.

Sie enthält zudem Regelungen über die Zahl notwendiger Stellplätze für Kraftfahrzeuge und eröffnet die Möglichkeit, die notwendigen Stellplätze aufgrund einer guten ÖPNV-Erschließung zu verringern.

§ 2 Stellplatz- und Fahrradabstellplatzverpflichtung

(1) Bauliche Anlagen und sonstige Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, dürfen nur errichtet werden, wenn Stellplätze in ausreichender Anzahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit hergestellt werden (notwendige Stellplätze). Soweit ein Zugangs- und Abgangsverkehr mit Fahrrädern zu erwarten ist und es die Bedürfnisse des Verkehrs erfordern, sind Abstellplätze für Fahrräder herzustellen.

(2) Anzahl und Größe richtet sich nach Art und Anzahl der vorhandenen und der durch die ständige Benutzung und den Besuch der Anlage zu erwartenden Kraftfahrzeuge und Fahrräder.

(3) Werden Anlagen nach Absatz 1 geändert oder ändert sich ihre Nutzung, so sind Stellplätze und Fahrradabstellplätze in solcher Anzahl, Größe und Beschaffenheit herzustellen, dass sie die infolge der Änderung zusätzlich zu erwartenden Kraftfahrzeuge und Fahrräder (Mehrbedarf) aufnehmen können.

(4) Es können Abweichungen zugelassen werden,

a. wenn die Herstellung von Stellplätzen/Fahradabstellplätzen nur mit einem unverhältnismäßigen Mehraufwand erfüllt werden kann.

b. wenn die Anforderungen an Stellplätze/Fahradabstellplätze in Schulen, Hochschulen, Heimen u. ä. nur mit einem unverhältnismäßigen Mehraufwand erfüllt werden können oder im Hinblick auf die Nutzergruppen ungeeignet sind.

(5) Abs. 2 gilt nicht, wenn Wohnraum in Gebäuden, deren Fertigstellung mindestens 2 Jahre zurückliegt, durch Wohnungsteilung, Änderung der Nutzung, Aufstocken oder durch Ausbau des Dachgeschosses geschaffen wird und die Herstellung von Stellplätzen und

Satzung über die Herstellung von Stellplätzen und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie von Fahrradabstellplätzen

Fahrradabstellplätzen auf dem Baugrundstück nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist.

- (6) Stellplätze und Fahrradabstellplätze dürfen nicht zweckfremd benutzt werden.

§ 3 Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze

(1) Die Anzahl der notwendigen Stellplätze und der Fahrradabstellplätze bemisst sich nach der **Anlage 1** (Stellplatznormbedarf). Sie wird bei notwendigen Stellplätzen nach Maßgabe des § 4 verringert.

(2) Im Stellplatznormbedarf (**Anlage 1**) ist die Gesamtzahl der herzustellenden Stellplätze / Fahrradabstellplätze sowie die anteilig enthaltende Anzahl von Besucherfahrradabstellplätzen aufgeführt.

(3) Für bauliche und sonstige Anlagen, deren Nutzungsart in der **Anlage 1** nicht aufgeführt ist, richtet sich die Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze nach dem voraussichtlichen tatsächlichen Bedarf.

(4) Bei Anlagen mit verschiedenartigen Nutzungen bemisst sich die Anzahl der notwendigen Stellplätze und der Fahrradabstellplätze nach dem größten **gleichzeitigen** Bedarf, wenn die wechselseitige Benutzung der Stellplätze / Fahrradabstellplätze dauerhaft sichergestellt ist.

(5) Bei der Ermittlung der notwendigen Stellplätze ist von dem Platzbedarf für zweispurige Personenkraftwagen auszugehen. Einstellplätze für Lastkraftwagen und Autobusse sind bei Anlagen mit einem entsprechenden An- oder Auslieferverkehr oder speziellen Besucherverkehr zusätzlich nachzuweisen. Dies gilt auch für Pflegedienste.

(6) Ergeben sich bei der Ermittlung der Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze Dezimalstellen, sind diese auf ganze Zahlen aufzurunden.

§ 4 Verringerung der Anzahl der notwendigen Stellplätze

(1) Die nach der **Anlage 1** ermittelte Anzahl notwendiger Stellplätze (Stellplatznormbedarf) wird vorbehaltlich Absatz 4 unter Berücksichtigung integrativer Lagen und der unterschiedlichen Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr (sog. ÖPNV-Bonus) wie folgt verringert:

1. in der Gebietszone I um 30 Prozent,
2. in der Gebietszone II um 20 Prozent.
3. in der Gebietszone III um 10 Prozent.

Satzung über die Herstellung von Stellplätzen und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie von Fahrradabstellplätzen

(2) § 3 Absatz 6 gilt entsprechend mit der Maßgabe, dass eine Rundung erst nach der prozentualen Verringerung gemäß § 4 Absatz 1 erfolgt.

(3) Eine Detailkarte (parzellenscharf) mit der unter Anwendung des ÖPNV-Bonus nach Absatz 1 erfolgten Einteilung des Stadtgebiets kann in der jeweils aktuellen Fassung unter <http://www.mainz.de/service/co-stadtplan.php> (Themenauswahl: PLANEN/BAUEN/WOHNEN Stellplatzbestimmungen) abgerufen werden bzw. im Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrswesen, Zitadelle Bau B zu den üblichen Geschäftszeiten eingesehen werden.

(4) Für Kraftfahrzeugwerkstätten, Tankstellen mit Kfz-Pflegeplätzen, automatische Kraftfahrzeugwaschstraßen sowie Kraftfahrzeugwaschplätze zur Selbstbedienung ist die Gebietszonenverringerung nach Absatz 1 nicht anzuwenden.

§ 5 Erfüllung der Stellplatz- und Fahrradabstellplatzverpflichtung durch Herstellung

(1) Sollen notwendige Stellplätze und Fahrradabstellplätze nicht auf dem Baugrundstück, sondern in zumutbarer Entfernung davon auf einem geeigneten Grundstück hergestellt werden, ist dessen Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich (z.B. durch Baulast) zu sichern.

(2) Zumutbar ist eine fußläufige Entfernung notwendiger Stellplätze zum Baugrundstück von **maximal 300 m** Einzugsradius zum Stellplatz. Bei notwendigen Fahrradabstellplätzen darf die Entfernung zum Baugrundstück **maximal 100 m Fußweg** betragen. Die öffentlich-rechtliche Sicherung ist vor Baubeginn nachzuweisen, sofern die Erfüllung der Stellplatzpflicht nicht bereits Voraussetzung für die Erteilung einer Baugenehmigung ist.

(3) Notwendige Stellplätze und Fahrradabstellplätze müssen grundsätzlich mit der Fertigstellung, spätestens zum Zeitpunkt der Nutzungsaufnahme der Anlage hergestellt sein.

§ 6 Beschaffenheit, Gestaltung und Zugänglichkeit von Fahrradabstellplätzen

(1) Fahrradabstellplätze gemäß § 3 (1) sind so herzustellen, dass sie entsprechend der vorgesehenen Nutzung gut zugänglich, ausreichend beleuchtet und von der öffentlichen Verkehrsfläche verkehrssicher zu erreichen sind. Sie müssen der Wohneinheit zugeordnet bzw. ohne Überquerung anderer Fahrradabstellplätze ungehindert erreichbar sein.

(2) Fahrradabstellplätze, die Wohneinheiten oder Beschäftigten zugeordnet sind, sollen mehrheitlich in einem wettergeschützten und abschließbaren Raum platziert werden. In größeren Fahrradabstellanlagen ist außerhalb der Bewegungsfläche zusätzlich eine Fläche von 2 qm (pro 20 Abstellplätze) für Kinder- oder Lastenanhänger und ähnliches vorzusehen.

Satzung über die Herstellung von Stellplätzen und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie von Fahrradabstellplätzen

(3) Der Flächenbedarf für einen Fahrradabstellplatz beträgt 1,90 m x 0,65 m Abstellfläche zuzüglich Bewegungsfläche (Tiefe mindestens 1,30 m, bei Senkrechtaufstellung mindestens 1,80 m). Bei einer funktional gleichwertigen technischen Lösung kann von diesen Maßen abgewichen werden. Die einzelnen Abstellplätze müssen direkt zugänglich sein. Hintereinander liegende notwendige Fahrradabstellplätze sind nur bei Fahrradabstellplätzen, die gemeinsam einer Wohneinheit zugeordnet sind, zulässig.

(4) Fahrradabstellplätze, die nicht direkt an der öffentlichen Verkehrsfläche liegen, müssen über einen ausreichend breiten Erschließungsweg erreichbar sein. Der Erschließungsweg sollte mindestens 1,20 m breit sein und darf nicht mehr als drei Türen, Tore oder Engstellen aufweisen.

(5) Im Regelfall sind die Fahrradabstellplätze auf dem Niveau der öffentlichen Verkehrsfläche einzurichten. Alternativ ist eine Anordnung maximal ein Geschoss unter oder über der öffentlichen Verkehrsfläche zulässig, sofern eine Erschließung über befahrbare Rampen (Neigung max. 15%), über Schieberillen entlang Treppen oder ausreichend große Aufzüge gewährleistet ist.

(6) Bei Fahrradabstellplätzen für Besucherinnen und Besucher ist in besonderem Maße auf eine gute Auffindbarkeit und leichte Zugänglichkeit zu achten. Sie sollen möglichst in der Nähe der Eingangsbereiche angeordnet werden und direkt von der öffentlichen Verkehrsfläche und auf gleichem Niveau zu erreichen sein. Auf Türen/Tore soll möglichst verzichtet werden. Ein Wetterschutz kann, muss aber nicht vorgesehen werden.

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

§ 7 Inkrafttreten, Übergangsregelung

(1) Diese Satzung tritt am Tag nach der Veröffentlichung in Kraft.

(2) Die vor dem In-Kraft-Treten dieses Gesetzes eingeleiteten Verfahren sind nach den bisherigen Verfahrensbestimmungen weiterzuführen.