

## **Vollzugsanweisung der Stadt Würzburg zur Feststellung eines reduzierten Stellplatzbedarfs für Wohnnutzungen durch die Umsetzung von Mobilitätskonzepten.**

### *Präambel:*

Etablierung und Ausbau einer nachhaltigen Mobilität haben für die Entwicklung der Stadt Würzburg zentrale Bedeutung, weshalb die Verkehrsreduzierung ein wichtiges Ziel auch bei Planung und Umsetzung von Wohnbauprojekten ist. Der im Juni 2018 vom Stadtrat beschlossene Masterplan Green-City Würzburg benennt daher die Einforderung und Berücksichtigung von Mobilitätskonzepten im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren als eine Schlüsselmaßnahme zur Förderung einer nachhaltigen urbanen Mobilität. Von erheblicher praktischer und rechtlicher Relevanz ist hierbei die Frage, wie sich vorhabenbezogene Mobilitätskonzepte auf den faktisch erforderlichen und bauordnungsrechtlich vorzuhaltenden Stellplatzbedarf auswirken.

Unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten werden der nach Art. 47 Bayerische Bauordnung (BayBO) erforderliche Stellplatzbedarf sowie wesentliche Maßgaben zur Ausgestaltung der Stellplätze über die Stellplatzsatzung der Stadt Würzburg vom 25. März 2014 (SPS)<sup>1</sup> geregelt. Die bisherigen Erfahrungen und Auswertungen zeigen, dass vorhaben- oder quartiersbezogene Planungen, die frühzeitig auf eine umfassende Integration der unterschiedlichen Mobilitätsangebote des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr, Carsharing) setzen, eine deutliche Wirkung auf die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs haben können. Von zentraler Bedeutung für die Wirksamkeit eines solchen Mobilitätskonzeptes ist die Erreichbarkeit und Qualität des ÖPNV als Rückgrat des Umweltverbundes in der Nähe des Bauvorhabens. Ein konsistentes Mobilitätskonzept schlägt sich daher in einem faktisch reduzierten Stellplatzbedarf im Vergleich zu den Richtwerten der SPS nieder. Hierauf wurde im Rahmen der Bauleitplanung sowie im Vollzug der SPS bereits verschiedentlich reagiert (vgl. u.a. Bauherrenmodelle zum Carsharing-Angebot oder die Möglichkeit der lagebedingten Ablöse im Bereich des neuen Stadtteils Hubland). Da über die Modellprojekte zwischenzeitlich umfangreiche Erfahrungen vorliegen, sollen nun Anweisungen für den Vollzug im Hinblick auf die Berücksichtigung von vorhabenbezogenen Mobilitätskonzepten zusammenfassend schriftlich niedergelegt und beschlossen werden. Im Wesentlichen geht es dabei darum, Kriterien abzuleiten, bei deren Erfüllung davon auszugehen ist, dass der zu erwartende Kfz-Zu- und Abfahrtsverkehr im konkreten Einzelfall (im Vergleich zu den Richtwerten der SPS) verringert ist.

### *Vollzugsanweisung*

Die Bauaufsichtsbehörde kann (im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens) gemäß Art. 63 BayBO auf Antrag Abweichungen von örtlichen Bauvorschriften, zu denen auch die SPS zählt, zulassen, wenn sie unter Berücksichtigung des Zwecks der jeweiligen Anforderung und unter Würdigung der öffentlich-rechtlich geschützten nachbarlichen Belange mit den öffentlichen Belangen vereinbar sind. Für die Zulassung von Abweichungen im Hinblick auf einen verringerten Bedarf an Stellplätzen durch die Umsetzung vorhabenbezogener Mobilitätskonzepte erlässt der Stadtrat der Stadt Würzburg daher folgende Anweisung:

---

<sup>1</sup> Satzung über die Herstellung, Ablösung und Gestaltung von Garagen und Stellplätzen für Kraftfahrzeuge sowie die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder (Garagen-, Stellplatz und Abstellplatzsatzung - SPS)

### 1 Generelle Voraussetzungen:

Eine Verringerung des Bedarfs an Kfz-Stellplätzen für Wohnnutzungen kann bei Nachweis folgender Voraussetzungen anerkannt werden:

1. Das Vorhaben schließt alle Wohneinheiten eines Gebäudes mit ein und umfasst eine Mindestgröße ( $\geq$ ) von 20 Wohneinheiten. Insbesondere bedeutet dies, dass für die Stadt Würzburg ein zentraler Ansprechpartner zur Verfügung stehen muss, der Ausarbeitung, Weiterentwicklung und dauerhafte Umsetzung des Mobilitätskonzeptes rechtlich und tatsächlich garantiert und garantieren kann. Bei Vorhaben mit einem zentralen Vermieter ist diese Bedingung im Regelfall erfüllt.
2. Das Vorhaben muss über eine gute ÖPNV-Anbindung, über eine ausreichende Verkehrsbedienung hinaus, zum Zeitpunkt der Prüfung verfügen. Für die Beurteilung ist im Regelfall die Luftlinienentfernung zur nächsten ÖPNV Haltestelle relevant. Beträgt diese maximal 400 Metern und wird die Haltestelle mit einem Takt von mindestens 15 Minuten am Normalwerktag (Montag-Freitag, Schulzeit) innerhalb der Hauptverkehrszeit (6:00 - 8:30 Uhr und 12:30 - 14:30 Uhr) und in Richtung des Hauptumstiegs punktes Hbf./ZOB bedient, so gilt das Kriterium als erfüllt. Im Regelfall ist dann gewährleistet, dass die Nutzerinnen und Nutzer dauerhaft und in unterschiedlichen persönlichen Lebenslagen den Alltag auch ohne eigenes Kfz bewältigen können. Sollten zum Zeitpunkt der Prüfung die definierten Richtwerte noch nicht erfüllt sein, jedoch im Rahmen der Einzelfallprüfung nach Rücksprache mit dem Aufgabenträger für den ÖPNV festgestellt werden, dass mit einer Erfüllung der entsprechenden Richtwerte in absehbarer Zeit zu rechnen ist, kann auch die Grundvoraussetzung als „prognostisch erfüllt“ betrachtet werden.
3. Im Baugenehmigungsverfahren wird von der Antragstellerin bzw. vom Antragsteller ein plausibles Mobilitätskonzept (Detail vgl. im Folgenden) vorgelegt.

Die Voraussetzungen müssen kumulativ erfüllt sein.

Auf Nichtwohnnutzungen findet die vorliegende Vollzugsanweisung keine Anwendung (vgl. dazu einzelfallbezogene Ablöse nach § 8 Abs 3 SPS).

### 2 Bestandteile des Mobilitätskonzepts

Das vorzulegende Mobilitätskonzept muss mindestens folgende Bausteine (in unterschiedlicher Ausprägung) umfassen:

- **Umfassendes und einfach nutzbares Carsharing-Angebot für die Nutzerinnen und Nutzer des Vorhabens.**

Im Konzept ist dabei aufzuzeigen, wie Nutzung und (ausreichende) Auslastung des Carsharing-Angebots durch die Nutzerinnen und Nutzer des Vorhabens erreicht werden. Hierbei ist auch auf das ggf. im näheren Umfeld bereits bestehende Angebot einzugehen (generell muss eine vernünftige Auslastung und Zusatzwirkung des Carsharing-Angebots zu erwarten sein). Zur Beurteilung kann die Stadt Würzburg die Auslastungssituation von Angeboten im Umfeld erfragen und in die Entscheidung einbeziehen.

Grundvoraussetzung ist die Errichtung und die dauerhafte Bereitstellung von Stellplätzen, die ausschließlich für Carsharing genutzt werden.

Mit dem Konzept muss die Antragstellerin bzw. der Antragsteller einen Vertrag mit einem

qualifizierten Carsharing-Anbieter vorlegen. Die Buchung der Fahrzeuge muss dabei sowohl jederzeit telefonisch als auch mit einer Direktbuchung über das Internet oder einer APP für den Endkunden möglich sein. Der Zugang zu den Fahrzeugen und die Datenübermittlung für die Kostenabrechnung müssen automatisiert über einen Bordcomputer erfolgen (keine mechanischen Schlüsseltresore, keine Fahrtberichte). Die eingesetzten Fahrzeuge dürfen nicht älter als fünf Jahre sein. Die Carsharing-Stellplätze müssen ständig öffentlich zugänglich sein. Die Nutzung der Carsharing-Fahrzeuge durch andere Nutzerinnen und Nutzer (außerhalb des Vorhabens) muss möglich sein.

**Grundsätzlich können maximal 30 % der erforderlichen Stellplätze über Carsharing ersetzt werden (Überschreitungen dieser Quote sind nur in eng umgrenzten Einzelfällen möglich)**

Ist mehr als ein Carsharing Parkplatz vorgesehen, so ist es – auf Antrag der Bauherrenschaft – möglich, die Ausrüstung der Stellplätze mit Carsharing-Fahrzeugen zeitlich gestaffelt vorzunehmen, um die erforderliche Einführungsphase zu berücksichtigen. Der maximale Staffelnungszeitraum soll dabei drei Jahre ab Inbetriebnahme nicht überschreiten.

Ist die Vorhaltung von mehr als zwei Carsharing-Fahrzeugen vorgesehen, so sollen mindestens 35 % der Fahrzeuge (abgerundet auf ganze Fahrzeuge) reine Batterieelektrofahrzeuge im Sinne des Elektromobilitätsgesetzes sein<sup>2</sup>.

- **Förderung der Fahrradnutzung**

Hierbei müssen Abstellplätze für Fahrräder hergestellt werden, die in ihrer Qualität (Beschaffenheit) über die Forderungen der SPS hinausgehen.

Die Mindestanforderungen nach § 15 SPS (im Hinblick auf Wetterschutz, Zugänglichkeit und Ausstattung) müssen für alle Radabstellplätze nachweislich erfüllt sein.

Um eine zusätzliche verkehrsentlastende Wirkung im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes entfalten zu können, müssen die nach SPS erforderlichen Fahrradabstellplätze über folgende zusätzliche Qualitätskriterien verfügen:

- a) Schutz vor Vandalismus und Diebstahl: verschließbare, ebenerdig oder über eine Rampe (auch für Anhänger und Spezialfahrräder) zugängliche Abstellplätze im Gebäude oder in einem abschließbaren Nebengebäude. Sind die Plätze außerhalb des Gebäudes, so müssen sie über Witterungsschutz, Einzäunung, Beleuchtung und abschließbare Türen verfügen. Rampen dürfen eine Steigung von maximal 10 % und sollen eine Mindestbreite von 2 m (an Engstellen 1,1 m) haben. Die Mitbenutzung von Personenaufzügen zur Fahrradnutzung ist ausgeschlossen. Der Nachweis von Fahrradstellplätzen innerhalb von Einzelkellerabteilen, die anderen Zwecken vorbehalten sind und zumeist nur durch schwere Brandschutztüren erreichbar sind, wird nicht anerkannt.

Um eine eindeutige Zuordnung zu ermöglichen, sollen kleinere Einheiten / Kompartimente mit maximal 25 Rädern vorgesehen werden.

Falls Fahrradabstellplätze innerhalb von Parkdecks oder Tiefgaragen angeboten werden, sind verkehrssichere Zuwegungen abseits der Kfz-Zufahrten erforderlich.

- b) Teile der in Punkt a genannten Abstellplätze müssen so ausgebildet sein, dass sie gut nutzbaren und sicheren Raum für Spezialfahrräder (u.a. Lastenräder) und

---

<sup>2</sup> Im Zuge der Beratungen in den städtischen Gremien wurde vereinbart, dass diese Anforderungen alternativ auch durch Elektrofahrzeuge, die Wasserstoff als Treibstoff nutzen, sowie Fahrzeuge mit anderen, besonders innovativen Antriebsarten erfüllt werden kann. Dies bedarf der vorherigen Zustimmung der Stadt Würzburg.

zusätzlichen Raum für Fahrradanhänger bieten. Ziel ist es, jeden zehnten Abstellplatz so auszubilden, dass er auch durch ein Lastenrad genutzt werden kann. Für jeden fünften Abstellplatz muss ein zusätzlicher Raum für einen Anhänger geschaffen werden.

- c) Eine Lademöglichkeit für E-Bikes / Pedelecs soll möglichst für 25% der nachzuweisenden Fahrradstellplätze vorgesehen werden.

Die Anzahl und Ausstattung der Fahrradabstellplätze muss aus der Bauvorlage prüffähig hervorgehen.

- **Information, Kommunikation und Mobilitätsmanagement**

Im Konzept muss dargelegt werden, wie die Nutzung der nachhaltigen Mobilitätsangebote konkret unterstützt werden soll (z.B. Errichtung eines Informationssystems zur Anbindung an den ÖPNV, regelmäßige Informationsveranstaltungen, Etablierung eines persönlichen Beratungssystems, monetäre oder sonstige Anreizsysteme z.B. zur Nutzung des ÖPNV, Kooperation mit Taxi- oder Shuttleservice etc.). Zudem können weitere Aspekte berücksichtigt werden (z.B. ÖPNV-Mieterticket, zusätzliche Radabstellanlagen, Verleihsysteme, etc.). Die Berücksichtigung dieser zusätzlichen Aspekte im Hinblick auf den Stellplatzbedarf erfolgt auf Grundlage einer Einzelfallentscheidung.

Das vorzulegende Mobilitätskonzept muss alle drei Bausteine enthalten, wobei die Schwerpunktsetzung variieren kann. Hierbei ist allerdings zu beachten, dass ein nur auf Carsharing oder nur auf die Förderung des Radverkehrs abzielendes Konzept nicht ausreichend ist.

### 3 Berechnung der Reduzierung des Stellplatzbedarfs

- Ausgangspunkt für die Berechnung des reduzierten Kfz-Stellplatzbedarfs ist der nach § 2 SPS ermittelte Stellplatzbedarf. Für Wohnnutzungen im geförderten Wohnungsbau ist Ausgangspunkt der (ggf.) bereits reduzierte Stellplatzbedarf. Kommt eine Ermäßigung des ermittelten Stellplatzbedarfs durch Abweichungen aus anderen Gründen gemäß § 17 SPS (z.B. Schließung kriegsbedingter Baulücken oder denkmalpflegerisch besonders bedeutsame Bauvorhaben) für das Vorhaben in Betracht, so bleibt Ausgangspunkt für die Berechnung zunächst der ursprüngliche (noch nicht ermäßigte) Stellplatzbedarf.
- In Abhängigkeit von Umfang und Konsistenz des vorgelegten Mobilitätskonzeptes kann der Stellplatzbedarf im Vergleich zum relevanten Ausgangspunkt grundsätzlich um 0 bis 40 Prozent reduziert werden. In eng umgrenzten, modellhaften Einzelfällen ist eine Reduzierung um maximal 70 Prozent möglich<sup>3</sup>.  
Generelle Richtschnur für die Beurteilung des Mobilitätskonzeptes ist die Frage, welche tatsächliche Reduktion des Kfz-Stellplatzbedarfs Umfang und Ausrichtung des Konzeptes erwarten lassen.

---

<sup>3</sup> In diesem Fall muss das vorgelegte Mobilitätskonzept besonders umfassend und innovativ sein (z.B. Angebot eines ÖPNV-Mietertickets) und das Vorhaben muss über eine sehr gute Erschließungsqualität mit dem ÖPNV (insb. Nähe zu Straßenbahnstation) verfügen. Bei einer Reduktion um mehr als 40 % durch die Umsetzung eines Mobilitätskonzeptes bzw. um mehr als 50 %, soweit Abweichungen aus anderen Gründen zusätzlich zur Anwendung kommen, müssen geeignete Sicherungsmaßnahmen im Einzelfall festgelegt werden. Im Minimum müssen (auch unter Berücksichtigung anderer möglicher Abweichungen) stets mindestens 30 Prozent des Stellplatzbedarfs in jedem Fall real hergestellt werden (dieser Bedarf besteht auch bei einem völlig autofreien Wohnen für Behindertenparkplätze, Besucher, Anlieferung, etc.).

- Für die Berechnung der Stellplatzreduzierung gilt im Regelfall Folgendes:  
Mindestvoraussetzung für ein funktionierendes Mobilitätskonzept ist die Kombination aus Carsharing und Förderung des Radverkehrs (sowie der ÖPNV-Nutzung). Im Regelfall müssen daher die nach SPS erforderlichen Fahrradabstellplätze die in Punkt 2 unter „Förderung des Radverkehrs“ genannten Qualitätskriterien erfüllen **und** es muss ein Zugang zum Carsharing bestehen (Mindestanforderung). Sind **beide** Bedingungen erfüllt, so ersetzt ein real herzustellender, öffentlich zugänglicher Carsharing-Parkplatz 7 notwendige Kfz-Stellplätze. Auf diese Weise können maximal 30% des Stellplatzbedarfs reduziert werden<sup>4</sup>. Zudem wird für die Erfüllung der in Punkt 2 unter „Förderung des Radverkehrs“ beschriebenen Anforderungen an die Fahrradabstellanlagen der Kfz-Stellplatzbedarf pauschal um weitere 10 % reduziert. Insgesamt ergibt sich somit eine Reduzierung um maximal 40 % des Stellplatzbedarfs.  
In Einzelfällen (z.B. sehr gute Carsharing-Versorgung in der Umgebung, innovatives Konzept) können abweichende Berechnungen zur Anwendung kommen.  
Die Berücksichtigung weiterer Bausteine des Mobilitätskonzeptes (z.B. ÖPNV-Mieterticket, weitere Radabstellanlagen, etc.) erfolgt auf Grundlage einer Einzelfallentscheidung.
- Auf Antrag ist es zudem möglich, die Anzahl der erforderlichen Motorradabstellplätze pauschal um die Hälfte der Rate zu reduzieren, um die, die erforderlichen Kfz-Stellplätze reduziert werden.
- Kommt für ein Vorhaben die Erteilung von Abweichungen aus weiteren Gründen in Betracht (vgl. § 17 SPS), so entscheidet die Fachabteilung Bauaufsicht im Einzelfall, inwieweit die Ermäßigungen kumulativ in Anspruch genommen werden können. Ergibt sich daraus gesamthaft eine Reduzierung des Kfz-Stellplatzbedarfs von über 50 Prozent, so müssen im Regelfall spezielle Sicherungsmaßnahmen und ein Monitoring vorgesehen werden.
- Für die Berechnung der zusätzlichen Stellplätze für Menschen mit Behinderung (§ 6 SPS) ist unverändert der noch nicht reduzierte Stellplatzbedarf maßgeblich. Eine Reduktion der zusätzlich erforderlichen Stellplätze für Menschen mit Behinderung ist durch die Umsetzung eines Mobilitätskonzeptes **nicht** möglich.

#### 4 Sicherung (widerrufliche bzw. bedingte Stundung, Nachrüstmöglichkeit)

Generell wird im Wege der Abweichung ein Teil der Stellplatzforderungen solange ausgesetzt, wie das Mobilitätskonzept (inkl. Carsharing-Vertrag) auch tatsächlich antrags- und bescheidsgemäß läuft. Sollte die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes ganz oder teilweise auslaufen, sind die fehlenden notwendigen Stellplätze von dem verpflichteten Eigentümer grundsätzlich real herzustellen; die Stellplatzforderung besteht dann wieder im vollen Umfang. Soweit eine Herstellung im Einzelfall ganz oder teilweise nicht möglich ist, ist eine Ablöse gemäß § 8 Abs 2 SPS zu zahlen.

In Einzelfällen (z.B. sehr hoher Anteil der ersetzten Kfz-Stellplätze) kann eine zusätzliche Sicherung (z.B. mittels technischer Vorkehrungen oder Flächenbevorratungen) erforderlich werden (vgl. dazu unter Ziffer 3).

<sup>4</sup> Die Rate von 1:7 stellt einen Mittelwert von Literaturdaten für stationsbasiertes Carsharing dar. Zu finden sind im Regelfall Werte zwischen 1:5 und 1:10. Für die Berechnung ist zu beachten, dass pro 7 entfallender Stellplätze ein Carsharing-Stellplatz geschaffen wird; die Stellplatzanforderung reduziert sich daher nur um 6 Stellplätze. Zudem sollten pro 50 Mieter / Nutzer mindestens 1 CS-Fahrzeug vorgehalten werden, um ein funktionsfähiges System zu garantieren.

### 5 Verfahren / Erteilung der Abweichung / Vollzugskontrolle

- Die Bearbeitung der Anträge erfolgt durch die Fachabteilung Bauaufsicht. Die fachlichen Stellungnahmen (inkl. Vorschläge für Auflagen bzw. vertragliche Regelungen) werden durch den FB Umwelt- und Klimaschutz in Abstimmung mit der FA Tiefbau (insb. Verkehrsplanung und Radverkehr) erstellt.
- Die Differenz zwischen dem für das konkrete Vorhaben ermittelten Bedarf (dessen Höhe von der Ausgestaltung des Mobilitätskonzeptes im Einzelfall abhängt) und dem ursprünglichen Stellplatzbedarf („Ausgangspunkt“) wird im Baugenehmigungsbescheid bzw. durch einen (städtebaulichen) Vertrag widerruflich gestundet. Die wesentlichen Aspekte des Mobilitätskonzeptes werden im Baugenehmigungsbescheid bzw. dem Vertrag geregelt.
- Die Bedingungen für den Widerruf sind in der Baugenehmigung bzw. dem Vertrag zu nennen. Im Wesentlichen sind dies (i) Beendigung des Vertrags mit dem Carsharing-Anbieter (ein Wechsel des Anbieters ist möglich, muss aber der Stadt Würzburg angezeigt werden), (ii) Verschlechterung der Situation der Fahrradabstellplätze oder (iii) Veränderung der Situation, die dazu führt, dass kein zentraler Verantwortlicher mehr besteht (z.B. Verkauf an viele Einzeleigentümer, bzw. Aufteilung nach WEG). Generell können weitere Gründe benannt werden, die hinreichendes Indiz dafür sind, dass das Mobilitätskonzept nicht mehr umfänglich umgesetzt wird.
- In die Baugenehmigung bzw. Vertrag ist als Bedingung eine Abnahme der Fahrradabstellplätze vor Nutzungsaufnahme vorzusehen, bei der vor Ort festgestellt werden muss, ob die Fahrradabstellplätze dem Mobilitätskonzept entsprechen. Diese Abnahme erfolgt durch den Fachbereich Umwelt- und Klimaschutz im Einvernehmen mit dem Radverkehrsbeauftragten der Stadt Würzburg.
- Der Vertrag mit dem Carsharing-Anbieter muss der Stadt Würzburg jeweils in der gültigen Fassung vorgelegt werden. Jede Änderung im Vertragsverhältnis muss der Stadt Würzburg schriftlich mitgeteilt werden.
- Eine grundlegende Dokumentation der Umsetzung (mindestens: Vorhaltung Fahrradabstellanlagen, Auslastung Carsharing) ist vom Eigentümer zu erstellen und für jeweils 5 Jahre aufzubewahren und auf Verlangen vorzulegen.

### 6 Weitere Hinweise:

- Soweit Abweichungen aus anderen Gründen beantragt werden, ist bei der Entscheidung darüber zu berücksichtigen, dass mit den hier aufgezeigten Optionen für Wohnbauvorhaben mit mehr als 20 Wohneinheiten grundsätzlich eine für die Antragstellerin bzw. den Antragsteller zumutbare Möglichkeit besteht, den tatsächlich erforderlichen Kfz-Stellplatzbedarf zu reduzieren.
- Die im näheren Umfeld bereits bestehenden Carsharing-Angebote, auf die im Konzept einzugehen ist, (generell muss eine vernünftige Auslastung und Zusatzwirkung des Carsharing-Angebots zu erwarten sein), können bei der Entscheidung hinsichtlich der Dimensionierung oder der Anerkennung des Konzeptes ausschlaggebend sein.
- Generell können durch städtebauliche Satzungen von der SPS abweichende Festsetzungen u.a. zum Stellplatzbedarf getroffen werden. In diesen Fällen finden die SPS sowie die vorliegenden Vollzugshinweise keine Anwendung (vergl. § 1 Abs 3 SPS).

- Werden städtebauliche Verträge oder Durchführungsverträge (VEP) im Zusammenhang mit abweichenden Festsetzungen zur Stellplatzanzahl in Bauleitplänen geschlossen, so dienen diese Vollzugsanweisungen als Grundlage zur Bestimmung der Anforderungen an das Mobilitätskonzept und die Reduktion des Stellplatzbedarfs.

#### 7 Testphase, Evaluierung, Experimentierklausel:

- Die vorliegende Vollzugsanweisung wird im Rahmen einer Testphase von zwei Jahren (bis Mai 2021) eingeführt. Die Verwaltung hat dem Stadtrat rechtzeitig vor Ablauf dieser Zeit einen Bericht über Umsetzung und mögliche Verbesserungsvorschläge vorzulegen.
- Die Verwaltung wird – im Rahmen der Testphase – ermächtigt für einzelne, modellhafte Vorhaben von der vorliegenden Vollzugsanweisung abweichende Regelungen zu treffen, um damit die Berücksichtigung weitergehender Aspekte von Mobilitätskonzepten zu ermöglichen.

#### Berechnungsbeispiel:

Für ein Vorhaben mit 100 Mietwohneinheiten, welches auch geförderten Wohnbau umfasst, wird ein Stellplatzbedarf von 80 Kfz-, 16 Motorrad- und 120 Fahrradstellplätzen ermittelt. Es wird von 160 Nutzerinnen und Nutzern (Mieter) ausgegangen. Beantragt wird eine Abweichung von der Herstellung eines Teils der Stellplatzforderungen für Kfz und Motorrad mit folgenden Maßnahmen:

- Für 160 Mieterinnen und Mieter sollten mindestens  $160/50=3,2$  Carsharing-Fahrzeuge vorgehalten werden, um ein funktionierendes System zu garantieren. Die Antragstellerin schlägt vor, für 4 Carsharing-Fahrzeuge dauerhaft Stellplätze zur Verfügung zu stellen und legt im Antrag plausibel dar, dass die erwartete Nutzung durch das Vorhaben für eine ausreichende Auslastung dieser Fahrzeuge sorgen wird. Es wird der Vertrag mit einem Carsharing-Anbieter vorgelegt, aus dem hervorgeht, dass dort dauerhaft 4 Carsharing-Fahrzeuge angeboten werden, davon mindestens ein Elektrofahrzeug.
- Es werden 120 Fahrradabstellplätze erstellt, die alle verschließbar sind und über eine ausreichende Stromversorgung zum Laden von Elektrofahrrädern verfügen. Nicht ebenerdig erreichbare Fahrradstellplätze sind über eine Rampe, die den Anforderungen entspricht, erreichbar. 12 Stellplätze sind so ausgeführt, dass dort auch Lastenräder stehen können. Es gibt Raum für 24 Fahrradanhänger.
- Es liegt ein schlüssiges Informations- und Kommunikationsangebot vor. U.a. wird jedem Mieter eine vergünstigte Mitgliedschaft beim beauftragten Carsharing-Anbieter angeboten, es gibt regelmäßige Informationsveranstaltungen mit Informationen zum ÖPNV-Angebot in der Nähe. An zentraler Stelle wird über weitere Mobilitätsangebote (z.B. Leihräder, Leih-Lastenräder) im Umfeld informiert.

Berechnung Kfz-Stellplatzbedarf:

- Ausgangspunkt: 80 Kfz-Stellplätze
- Durch die Erfüllung der Mindestanforderungen an die Qualität der Fahrradabstellanlagen wird der Kfz-Stellplatzbedarf pauschal um 10 % reduziert :  $0,1 * 80 = 8$
- Da die Mindestanforderungen an die Qualität der Fahrradabstellanlagen erfüllt werden, kann die Berechnung für 4 Carsharing-Fahrzeuge erfolgen:  $4*7 = 28$   
Dafür müssen im Gegenzug 4 Carsharing-Stellplätze geschaffen werden. Faktisch

reduziert sich der Stellplatzbedarf daher um  $28-4=24$  Stellplätze.

Somit werden auf diese Weise  $24/80=30\%$  der Stellplatzanforderungen reduziert. Dies entspricht der im Regelfall maximal erlaubten 30 % Reduktion und ist damit möglich.

- Es müssen somit 44 reguläre Kfz-Stellplätze ( $=80-28-8$ ) und 4 Carsharing-Stellplätze (davon mindestens einer mit Ladeinfrastruktur) hergestellt werden.  
Insgesamt werden somit zunächst  $48/80 = 60\%$  des ursprünglich berechneten Stellplatzbedarfs real hergestellt. Die Reduktion beträgt damit 40 %. Eine gesonderte Absicherung ist deshalb im Regelfall nicht nötig.
- Die Anzahl Motorrad-Stellplätze kann um  $40\%/2=20\%$  auf  $0,8*16=13$  reduziert werden.
- Die Berechnung der zusätzlichen Stellplätze für Menschen mit Behinderung bezieht sich unverändert auf die 80 ursprünglich erforderlichen Stellplätze. Es müssen daher mindestens 3 ( $80/30=2,7$ ; aufgerundet) zusätzliche Stellplätze für Menschen mit Behinderung angelegt werden (davon mindestens einer auch für Heckausstieg).

Diese Vollzugsanweisung tritt am 01.06.2019 in Kraft.

Würzburg, den 28.05.2019

gez.

Christian Schuchardt

- Oberbürgermeister -