

Stellplatzsatzung

Konkretisierung und Klarstellung zur Dortmunder Stellplatzsatzung in der Fassung vom 01.03.2019

Hinweise für Bauherrn und für die interne Verwendung

I. Nicht-Wohnbauvorhaben - Minderungsmöglichkeit durch Mobilitätskonzepte

Nach § 3 Abs. 4 der Stellplatzsatzung gilt folgende Regel: *"Ist die Anzahl der notwendigen Stellplätze aufgrund der Besonderheit des Vorhabens nicht aus der Anlage 1 zu errechnen oder verfolgt der Antragsteller ein innovatives Mobilitätskonzept, welches eine von der Anlage 1 abweichende Stellplatzzahl begründet, kann in Einzelfällen von der Anlage 1 abgewichen werden. Über ein Gutachten ist dieser Ausnahmefall zu begründen."*

Es ist kein umfassendes Gutachten erforderlich, wenn im Rahmen des Stellplatznachweises folgende Schritte beachtet werden:

1. Berechnung der notwendigen Stellplätze (Kfz) im Regelfall

Zunächst ist die Stellplatzanzahl nach der Anlage 1 zu berechnen. Dabei ist vom Mittelwert auszugehen!

2. Verwendung des Minimalwertes

Der Minimalwert kann nur in folgenden Fällen bei Nicht-Wohngebäuden angesetzt werden

- a) es sich bei dem Standort des Vorhabens, um einen Standort im zentralen Innenstadtbereich (siehe Anlage) handelt und
- b) um das Bauvorhaben eine Stellplatzbewirtschaftung (durch eine Bewohnerparkzone) erfolgt oder
- c) es sich bei dem Vorhaben um eine Gaststätte mit weniger als 40 Plätzen handelt.

Bedingung für die Anwendung des Minimalwertes aus der Spanne für die Stellplatzberechnung erforderlicher Kfz ist die Anwendung des Maximalwertes aus der Spanne für die Fahrradabstellplatzberechnung.

Bsp.: Bei Büroflächen beträgt die Spanne für einen Stellplatz 30 – 40 qm Nutzfläche und für einen Fahrradabstellplatz 60 – 80 qm. D. h. wenn bei Bürovorhaben im zentralen Innenstadtbereich der Minimalwert (ein Stp. je 40 qm) angesetzt wird, ist der Maximalwert für die Fahrradabstellplätze (ein Stp. je 60 qm) anzuwenden.

3. Minderung notwendiger Pkw-Stellplätze durch Mobilitätsmanagementmaßnahmen bzw. ein Mobilitätskonzept

Wenn das Vorhaben in einer nach § 8 Abs. 1 definierten Zone realisiert wird, in der die Ablöse von Kfz-Stellplätzen gestattet wird, können weitere Mobilitätsmanagementmaßnahmen zur Reduzierung der notwendigen Stellplätze führen.

Wenn sich die Antragsteller*innen in der Betriebsbeschreibung des Vorhabens zu mehreren Mobilitätsmanagementmaßnahmen verpflichten, kann in der Summe auf **bis zu 10 %** der notwendigen Stellplätze verzichtet werden. Zu diesen Maßnahmen gehören z.B.:

- Einführung von Jobtickets für mindestens 15 % der Beschäftigten,
- Errichtung einer 24h/7d öffentlich zugänglichen Fahrradverleihstation,
- Bei Hotels Einführung eines Hotel-Tickets für die Übernachtungsgäste,
- Nutzung des Fahrradverleihsystems für Dienstgänge und Dienstfahrten,
- JobRad-Leasing für Beschäftigte,
- Abfahrtsmonitor ÖPNV z. B. im Eingangsbereich, Sozialräumen etc.

Die Maßnahmen sind im Rahmen des Stellplatznachweises der Bauaufsichtsbehörde vorzulegen. Über die Geeignetheit und die Höhe der maximalen Minderung entscheidet die Mobilitätsplanung im Rahmen ihrer Stellungnahme zum Bauantrag.

II. Minderungsmöglichkeiten bei Wohnbauvorhaben

Bei Wohnbauvorhaben ist nach § 4 Abs. 3 der Dortmunder Stellplatzsatzung keine ÖV-Minderung vorgesehen. Der Grund ist, dass der Pkw-Besitz nicht mit dem Verkehrsverhalten korreliert. D. h. auch wenn die Bewohner*innen mit dem ÖV oder dem Rad zu den Zielen (z. B. zur Arbeit) fahren, besitzen sie in der Regel noch ein Kraftfahrzeug. Der Stellplatzbedarf am Ziel sinkt zwar, aber an der Quelle bleibt er erhalten. Die Ergebnisse der aktuellen Mobilitätsbefragung 2019 bestätigen dies. Eine Änderung durch das Abschaffen von privaten Kfz ist erst mittel- bis langfristig zu erwarten. Nichtsdestotrotz soll den Investoren von Wohnbauvorhaben im festgelegten Rahmen, die Möglichkeit zur Minderung der erforderlichen Stellplatzanzahl gegeben werden.

1. Verwendung des Minimalwertes

Für Geschosswohnungsbau (Mehrfamilienhäuser (ab 3 WE)) sieht die Tabelle zur Stellplatzsatzung eine Spanne von 0,9 bis 1,5 Stp./je 100 qm Bruttogrundfläche (BGF-R ohne Kellergeschoss gem. § 2 Abs. 3 BauO NRW 2018) vor. In der Regel ist der Mittelwert zu verwenden. Dieser Wert hat sich auch als realistisch bestätigt. Bei einigen Nutzungen ist aufgrund geringeren Verkehrsaufkommens oder dem städtischen Ziel der Wohnraumförderung die Verwendung des Minimalwertes begründbar.

Die Verwendung des Minimalwertes ist daher möglich

- für öffentlich-geförderten Wohnungsbau,
- für Wohnungen, die ausschließlich an Personen über 75 Jahre vermietet werden (Altenwohnungen)
- für Wohnraum in Gebäuden, die in der Denkmalliste eingetragen sind

Bei gemischt finanzierten Gebäuden, z.B. 25% öffentlich-gefördert, wird der Anteil an öffentlich-geförderter Wohnfläche bei der Berechnung auf die BGF-R bezogen.

Bsp.: 4.000 qm BGF-R, 3.200 qm Wohnfläche, davon 25 % öffentlich-gefördert, 75 % frei finanziert:

$4.000 \times 0,25 = 1.000 / 100 \times 0,9 = 9$ Stellplätze +

$4.000 \times 0,75 = 3.000 / 100 \times 1,2 = 36$ Stellplätze

Summe: 45 (anstatt 48 Stellplätze)

In diesem Beispiel spart der Investor für den öffentlich-geförderten Wohnungsbau **3** Stellplätze.

2. Carsharing

Carsharing kann den Bedarf nach Pkw-Stellplätzen im Wohnungsbau mindern. Untersuchungen gehen von bis zu 10 Pkw pro Carsharing-Fahrzeug aus. Aufgrund des bisher geringen Verbreitungsgrades von Carsharing in Dortmund wird von einem Verhältnis von maximal 1:4 ausgegangen. Das heißt, der Investor muss je vier Stellplätze einen **öffentlich zugänglichen** Carsharing-Stellplatz (nicht nur für die Mieterschaft des Wohngebäudes) errichten und den Betrieb sicherstellen (in der Bilanz sind das dann 3 weniger). Diese Regel ist auf maximal 10 % der notwendigen Stellplätze beschränkt.

Somit kann bei Wohnbauvorhaben, die in einer Gebietszone für Ablösebeträge liegen, durch die Errichtung von Carsharing-Stellplätzen auf dem Grundstück des Vorhabens maximal 10 % der notwendigen Stellplätze mit dem Faktor 1:4 eingespart werden.

Voraussetzung für die Anwendung dieser Regel ist das Vorliegen eines Vertrags mit einem Carsharing-Anbieter über die Vertragsdauer von mindestens 5 Jahren. Bis zum Vorliegen dieses Vertrages wird für die reduzierte Anzahl an Stellplätzen der notwendige Geldbetrag (Ablöse) gem. § 9 der Stellplatzsatzung erhoben. Nach Vorlage des Vertrags wird der Stellplatzablösebetrag zurückerstattet. Diese Regel ist daher auch nur für Wohnbauvorhaben möglich, die in einer Zone liegen, in der Ablöse möglich ist (§ 8 Stellplatzsatzung).

Bsp.: Für ein Wohnbauvorhaben in der City werden nach der Anlage 1 der Dortmunder Stellplatzsatzung mit Verwendung des Mittelwertes 80 notwendige Stellplätze erforderlich. 10 % (=8) davon können durch Carsharing-Stellplätze reduziert werden. D. h. es müssen für die 8 notwendigen Stellplätze 2 öffentlich zugängliche Carsharing-Stellplätze vorgehalten werden. In der Summe müssen somit 74 Stellplätze nachgewiesen werden ($80 - 8 + 2 \text{ CS} = 74$). Für die reduzierten sechs Carsharing-Stellplätze ist bis zum Vorliegen des Vertrages der Geldbetrag gemäß § 9 der Stellplatzsatzung zu zahlen.

3. Minderung notwendiger Pkw-Stellplätze durch Mobilitätsmanagementmaßnahmen bzw. ein Mobilitätskonzept

Wenn das Vorhaben in einer nach § 8 Abs. 1 definierten Zone realisiert wird, in der die Ablöse von Kfz-Stellplätzen gestattet wird, können weitere Mobilitätsmanagementmaßnahmen zur Reduzierung der notwendigen Stellplätze führen.

Wenn sich die Antragsteller*innen in der Betriebsbeschreibung des Vorhabens zu mehreren Mobilitätsmanagementmaßnahmen verpflichten, kann in der Summe auf **bis zu 10 %** der notwendigen Stellplätze verzichtet werden. Zu diesen Maßnahmen gehören z.B.:

- Einführung eines Mietertickets (ein Monatsticket pro Haushalt),
- Errichtung einer 24h/7d öffentlich zugänglichen Fahrradverleihstation,
- Zurverfügungstellung eines oder mehrerer Lastenräder

Die Maßnahmen sind im Rahmen des Stellplatznachweises der Bauaufsichtsbehörde vorzulegen. Über die Geeignetheit und die Höhe der maximalen Minderung entscheidet die Mobilitätsplanung im Rahmen ihrer Stellungnahme zum Bauantrag.

III. Minderungsmöglichkeiten bei guter ÖV-Anbindung („ÖV-Bonus“)

Die Dortmunder Stellplatzsatzung sieht in § 4 für Nicht-Wohngebäude die Minderungsmöglichkeit bei guter ÖV-Anbindung vor. Die Anzahl an notwendigen Stellplätzen kann um **„bis zu 30 % gemindert werden“**, wenn das Bauvorhaben weniger als 400 m von einem ÖPNV-Haltepunkt entfernt ist und dieser Haltepunkt werktags zwischen 6 und 19 Uhr von mindestens einer Linie im 20-min-Takt angefahren wird.

Diese ÖPNV-Qualität wird im Dortmunder Busnetz aber auch in einigen Außenbereichen erreicht. Die ÖPNV-Qualität in der Innenstadt durch das Stadtbahn- und Straßenbahnnetz ist aber erheblich besser. Aufgrund dieser Unterschiede wird die Anwendung der Minderung von „bis zu 30 %“ wie folgt konkretisiert:

Minderung	Kriterium
-10 %	Wenn ein Bauvorhaben weniger als 400 m von einer Bushaltestelle entfernt ist, die zwischen 6 und 19 Uhr von mindestens einer Linie im 20-min-Takt angefahren wird.
-20 %	Wenn ein Bauvorhaben weniger als 400 m von einer Stadtbahn-, Straßenbahn- oder S-Bahn-Haltestelle entfernt ist, die zwischen 6 und 19 Uhr von mindestens einer Linie im 20-min-Takt angefahren wird.
-30 %	Wenn ein Bauvorhaben weniger als 400 m von einer Stadtbahn-, Straßenbahn- oder S-Bahn-Haltestelle entfernt ist, die zwischen 6 und 19 Uhr von mindestens einer Linie im 10-min-Takt angefahren wird.

Die Entfernung „400 m“ ist als tatsächliche Fußwegeentfernung vom Eingang des Bauvorhabens bis zur Haltestelle (Bahnsteig / Bussteig) zu ermitteln.

IV. Geltungsdauer

Die Anwendung der o.g. Klarstellung erfolgt bis zur Neufassung der Dortmunder Stellplatzsatzung.



Thabe
Fachbereichsleiter



Deimel
Bereichsleiter Bauaufsicht

Dortmund, den 21. JULI 2024