

Leitfaden zur Stellplatzsatzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Impressum

Herausgeberin:

Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Presse- und Informationsstelle

Redaktion:

Senator für Bau und Umwelt, Stabsstelle Mobilitätsmanagement
in Zusammenarbeit mit dem Amt für Verkehrsanlagen und Bauamt

Rückfragen zum Stellplatznachweis im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren
beantworten:

Ellen Eger, Tel. 0381 381-6665, E-Mail: ellen.eger@rostock.de
und

Henrik Malcharek, Tel. 0381 381-6631, E-Mail: henrik.malcharek@rostock.de

Zuständige Sachbearbeiterin/Sachbearbeiter im Bauamt, Abteilung Bauordnung

Rückfragen zum Mobilitätskonzept beantworten:

Claudia Kruse, Tel. 0381 381-7356, E-Mail: claudia.kruse@rostock.de
und

Steffen Nozon, Tel. 0381 381-6002, E-Mail: steffen.nozon@rostock.de

Stand: 6/2018

Inhalt

Inhalt.....	3
1 Einleitung.....	4
2 Qualifizierte Mobilitätskonzepte	5
2.1 Bestandteile eines Mobilitätskonzeptes	6
2.2 Anwendungsregeln für Zeitkarten und Carsharing.....	8
2.3 Beispielrechnung für ein gültiges Mobilitätskonzept	9
2.4 Beispielrechnung für ein ungültiges Mobilitätskonzept	10
3 Beschaffenheit von Kfz-Stellplätzen	12
3.1 Begründung	12
3.2 Elektromobilität.....	13
4 Beschaffenheit von Fahrradabstellmöglichkeiten.....	16
4.1 Grundanforderungen.....	16
4.2 zusätzliche Empfehlungen	17
Anhang 1: Prüfschema zur Ablöse mittels Mobilitätskonzept	19
Anhang 2: Zeitlicher Ablauf der Baugenehmigungsverfahren nach § 63 und § 64 LBauO M-V bei Nachweis und Ablösung der Stellplatzpflicht	20

1 Einleitung

Die „Satzung der Hansestadt Rostock über die Herstellung notwendiger Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und über die Erhebung von Ablösebeträgen für notwendige Stellplätze und Fahrradabstellmöglichkeiten (Stellplatzsatzung)“ wurde im Oktober 2017 von der Rostocker Bürgerschaft beschlossen und ist seit dem November 2017 in Kraft.

Zielstellung der neuen Satzung ist es, den öffentlichen Verkehrsraum vom ruhenden Verkehr zu entlasten und einen kostengünstigeren Wohnungsbau zu ermöglichen. Dabei wurden aktuelle Entwicklungen in der integrierten Stadtentwicklung sowie ein verändertes Mobilitätsverhalten berücksichtigt. Die Stellplatzsatzung wurde so ausgestaltet, dass sie nicht nur der Realherstellung von notwendigen Stellplätzen dient, sondern auch als ein Anreizsystem für Mobilitätsmanagementmaßnahmen wie beispielsweise Carsharing und ÖPNV-Abos eingesetzt werden kann.

Mit der Stellplatzsatzung wird dabei erstmalig auch die Pflicht geregelt, die notwendigen Fahrradabstellmöglichkeiten herzustellen bzw. abzulösen. Seit einigen Jahren ist ein deutlicher Zuwachs bei der Nutzung des Fahrrads in allen Anwendungsbereichen zu verzeichnen: Für den Weg zur Arbeit, zum Sport oder zum Ausflug mit der Familie. Dieser Trend wird sich aufgrund vieler Faktoren wie Umweltfreundlichkeit, Gesundheitsförderung, Veränderung der Lebensstile und kurzer Reisezeiten, verbunden mit einem hohen Maß an Individualität, auch künftig fortsetzen. Durch die Fahrradnutzung wird zugleich zu einer Verringerung der Schadstoffbelastung durch Kraftfahrzeuge beigetragen. Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock stellt im öffentlichen Raum bereits ein breites Angebot von Fahrradabstellplätzen zur Verfügung. Insbesondere an den öffentlichen Personennahverkehrs-Verknüpfungspunkten ist die Stadt laufend um einen weiteren Ausbau bemüht. Abstellplätze auf öffentlichen Verkehrsflächen können allerdings nur einen Teil des Bedarfs decken. So ist die Verantwortung hinsichtlich des Zu- und Abgangsverkehrs der Fahrräder (wie für Pkw) auf die Bauenden zu übertragen.

Dieser Leitfaden zur Stellplatzsatzung richtet sich in erster Linie an Planende, Bauherren und die mit dem Bau beauftragten. Er soll dazu dienen, die Anforderungen an die zu erbringenden „qualifizierten Mobilitätskonzepte“ (§ 7) und die Gestaltung von Kfz- und Fahrradstellplätzen (§§ 8 und 9) näher zu erläutern.

Die Stellplatzsatzung nebst ihren Anlagen und die dazugehörige amtliche Begründung, welche auch Erläuterungen zu den anderen Paragraphen enthält, finden Sie online unter www.rostock.de/mobil und http://rathaus.rostock.de/sixcms/detail.php?id=14453&sid1=rostock_01.c.261.de&sid2=rostock_01.c.18504.de&sid3=rostock_01.c.18993.de

2 Qualifizierte Mobilitätskonzepte

§ 7 Aussetzung und Befreiung von der Stellplatzablösemöglichkeit durch ein qualifiziertes Mobilitätskonzept

(1) Wird für ein Vorhaben ein qualifiziertes Mobilitätskonzept vorgelegt, so kann eine Befreiung von oder Aussetzung der Zahlung des Stellplatzablösebetrages ganz oder teilweise erfolgen. Die Anzahl der abzulösenden Stellplätze nach § 5 kann um bis zu 30 Prozent verringert werden.

(2) Ein qualifiziertes Mobilitätskonzept im Sinne des Absatzes 1 stellt eine Konzeption dar, die geeignet ist, die Nachfrage der Bewohner bzw. Nutzer an Kraftfahrzeugen bzw. Kfz-Stellplätzen zu reduzieren. Dazu zählen insbesondere:

1. die Teilnahme an einem Carsharing-Konzept,
2. die Vorhaltung von Maßnahmen, welche die Nutzung von Fahrrädern besonders unterstützen (z. B. die Bereitstellung von E-Bikes, Lastenrädern oder Pedelecs über Bike-Sharing-Konzepte) oder die Errichtung von zusätzlichen Abstellflächen/-räumen (z. B. für Fahrradanhänger),
3. spezielle Angebote für Beschäftigte, Bewohner und andere Nutzer (z. B. Jobticket, Semesterticket, Jobräder, ÖPNV-Abo).

Ein qualifiziertes Mobilitätskonzept muss für das spezifische Bauvorhaben belastbare Rückschlüsse aufzeigen, wie die geplanten Mobilitätsmanagementmaßnahmen zur Reduzierung des tatsächlichen Stellplatzbedarfs führen.

Die Kombination verschiedener Maßnahmen ist hierbei möglich und wird mit Hinblick auf das Leitbild des multimodalen Mobilitätsverhaltens begrüßt.

Durch ein qualifiziertes Mobilitätskonzept kann der Bauherr von der Zahlung eines Ablösebetrages ganz oder teilweise befreit oder die Zahlung kann ganz oder teilweise ausgesetzt werden. Eine Befreiung ist also nicht nur möglich, wenn die Stellplätze nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten errichtet werden können (vgl. § 5), sondern auch insofern der Bauherr durch ein Mobilitätskonzept nachweist, dass der Bedarf an Stellplätzen durch Alternativen dauerhaft gemindert werden kann.

Die Regelung des § 7 gilt für das gesamte Stadtgebiet und kann summativ zu den Regelungen des § 4 angewandt werden. Sie bezieht sich dabei nur auf Stellplätze für Pkw.

Die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes werden im Absatz 2 nicht abschließend genannt, da sich beim Thema Mobilitätsmanagement fortwährend neue Entwicklungen zu beobachten sind.

2.1 Bestandteile eines Mobilitätskonzeptes

Bei Antragsstellung des Bauvorhabens muss, insofern beabsichtigt wird Kfz-Stellplätze durch Maßnahmen eines Mobilitätskonzeptes abzulösen, ein detailliertes Konzept vorliegen. **Bestandteil dieses Konzeptes** muss sein:

- Name des Bauherrn,
- Kurzbeschreibung 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, gemäß Bauvorlagenverordnung MV mit Kenntlichmachung der geplanten Mobilitätsmaßnahmen (beispielsweise Darstellung Carsharing-Stellplatz, Fahrradgarage, Lademöglichkeit für Pedelecs o. ä.),
- Kostenkalkulation zur Herstellung und Betrieb (auf jährlicher Basis) von baulichen Maßnahmen (exkl. Planungsleistung),
- Vertragsangebote bzw. Absichtserklärungen zwischen Bauherrn und Carsharing-Anbietern, dem Verkehrsverbund Warnow VVW o. ä. und
- Umfang der jeweiligen Maßnahme (Anzahl der Carsharing-Stellplätze, Anzahl an Jobtickets o. ä.).

Diese Angaben werden im Rahmen der Antragstellung durch das Amt für Verkehrsanlagen in Zusammenarbeit der Stabsstelle Mobilitätsmanagement geprüft, gegebenenfalls angepasst und dann in einem öffentlich-rechtlichen Vertrag vereinbart (siehe Anhang 2).

Die Maßnahmen sind mindestens entsprechend dem Äquivalenzprinzip solange zu betreiben, bis der Wert der Maßnahmen die ausgesetzte Ablösesumme erreicht hat. Die **anrechenbare Maßnahmendauer** beträgt dabei in der Regel **maximal 15 Jahre**.

Sollte die Maßnahmendauer 15 Jahre überschreiten, um auf die Wertigkeit der Ablösesumme zu kommen, liegt kein vollwertiges Mobilitätskonzept vor. Weitere Maßnahmen müssten ergänzt oder die Ablösesumme gezahlt werden.

Die Anzahl der **abzulösenden Stellplätze** nach § 5 kann **um bis zu 30 Prozent verringert werden**. Dies richtet sich nach der nötigen Dauer, bis die Mobilitätsmaßnahmen sich zum erforderlichen Ablösebetrag aufsummieren (siehe Beispielrechnung für ein gültiges Mobilitätskonzept S. 9).

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 %

Durch den Bauherrn **erbrachte Planungsleistungen** sind in der Regel nicht anrechenbar. Im Einzelfall sind bei Maßnahmen, die einen **besonderen Verwaltungsaufwand** für den Bauherrn mit sich bringen (beispielsweise die persönliche Erstattung von Aufwendungen für bestimmte Mobilitätsdienstleistungen), maximal 10 Prozent der gesamten Maßnahmenkosten hierfür ansetzbar. Demnach können anfallende Verwaltungsaufwände für die Unterhaltung der Mobilitätsmaßnahmen angesetzt werden.

Mit Nutzungsbeginn des Objekts sind die zum Ablösevertrag vorgelegten Kostenvoranschläge und Angebote von Mobilitätsdienstleistern durch rechtswirksame Verträge zu ersetzen und dem Amt für Verkehrsanlagen vorzulegen. Die Nachweispflicht liegt beim Bauherrn.

Werden die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes über die gesamte Dauer einer befristeten Aussetzung der Stellplatzablöse vorgehalten, gilt die Stellplatzablöseverpflichtung somit nach Ablauf dieses Zeitraumes als erfüllt.

Eine Änderung des Umfangs/der Art der Mobilitätsmanagementmaßnahmen ist mit Zustimmung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock möglich. Dabei ändert sich unter Berücksichtigung des Äquivalenzprinzips gegebenenfalls der Zeitraum der Durchführungspflicht.

Die Nutzung von Zeitkarten für den öffentlichen Personennahverkehr sowie die Einrichtung und der Betrieb einer neuen bzw. Einbindung einer vorhandenen Carsharing-Station werden grundsätzlich als geeignet angesehen, den tatsächlichen Stellplatzbedarf durch Änderung des Mobilitätsverhaltens der Nutzenden zu reduzieren (qualifizierte Mobilitätsmanagementmaßnahmen).

Andere Maßnahmen des Mobilitätsmanagements (wie z. B. Verleih-Stationen von e-Bikes, Lastenfahrräder etc.) können nach einzelfallbezogener Prüfung anerkannt werden. Dazu gehören aber auch Maßnahmen z.B. für das Fahrradparken, die über das geforderte Maß hinausgehen (z. B. Errichtung von zusätzlichen Abstellflächen für Lastenräder, Anhänger, Kosten für Überdachungen).

Im Rahmen des Abschlusses von Verträgen zwischen dem Bauherrn und Mobilitätsanbietern wird empfohlen, diese langfristig zu schließen, wodurch sich der Aufwand der jährlichen Beweispflicht des Mobilitätskonzeptes reduziert.

Entsprechende **Nachweise zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes** hat der Bauherr auf Verlangen des Amtes für Verkehrsanlagen vorzulegen (Details werden im öffentlich-rechtlichen Vertrag geregelt). So kann z. B. von den Bauherren verlangt werden, dass jährlich die Belege bzw. Nachweise zu Carsharing-Verträgen, Leihfahrrad-Mieten, Job- oder Mietertickets vorzulegen sind.

Das Mobilitätskonzept wird Gegenstand des **öffentlich-rechtlichen Vertrages zur Stellplatzablöse** und die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes wird sowohl öffentlich-rechtlich als auch privatrechtlich abgesichert.

Der Bauherr bzw. Antragsteller verpflichtet sich, das Amt für Verkehrsanlagen bei Abbruch der Maßnahme sofort in Kenntnis zu setzen. Sofern die Maßnahme vom Antragsteller aus nicht zu verschuldenden Gründen abgebrochen werden muss, wird in Absprache mit dem Amt für Verkehrsanlagen eine Vereinbarung zu alternativen Maßnahmen und/oder der teilweisen realen Herstellung bzw. Ablöse getroffen. Sollten die Bedingungen für die Aussetzung bzw. Befreiung von der Stellplatzablöse nicht mehr durch den Bauherren erfüllt werden können, tritt die Ablöseverpflichtung (§ 5 der Stellplatzsatzung) als sogenannte anteilige Ablöseverpflichtung wieder in Kraft. Regelungen hierzu werden im öffentlich-rechtlichen Vertrag getroffen (siehe Anhang 2).

2.2 Anwendungsregeln für Zeitkarten und Carsharing

Für die qualifizierten Mobilitätsmanagementmaßnahmen gelten konkrete Anwendungsregeln, welche den Bearbeitungsaufwand für den Einzelfall reduzieren und für eine Gleichbehandlung der Antragstellenden sorgen sollen.

Zeitkarten für den öffentlichen Personennahverkehr	Errichtung und Betrieb bzw. Einbindung von Carsharing-Stationen
Anbieter: Verkehrsverbund Warnow (VWV), weitere Anbieter nach Bedarf bzw. im Einzelfall.	Anbieter: Grundsätzlich alle in Rostock aktiven Anbieter für stationsbasiertes Carsharing.
Voraussetzung: Fußläufige Entfernung des Bauvorhabens zur nächstgelegenen ÖPNV-Haltestelle, in der Regel Bus bis max. 300 m, Straßenbahn bis max. 400 m, S-Bahn bis max. 600 m.	Voraussetzung bei Einbindung einer bestehenden Carsharing-Station: Fußläufige Entfernung, in der Regel max. 300 m. Voraussetzung bei Errichtung einer neuen Carsharing-Station: Errichtung bevorzugt auf dem Grundstück des Bauvorhabens, zumindest aber in unmittelbarer Umgebung (in der Regel ca. 100 m)
Produkte: <ul style="list-style-type: none"> • Abo-Monatskarten für das Gebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (für Monatskarten mit einem größeren Gültigkeitsgebiet kann anteilig der Wert der Karte für das Stadtgebiet angerechnet werden), • Firmenticket für das Gebiet der Hanse- 	Nachweis der Kriterien des Umweltzeichens RAL-UZ 100 (Blauer Engel Carsharing) o. ä. Positive wirtschaftliche Bewertung der Maßnahme durch den Anbieter. Grundsätzlich angerechnet werden je nach Vertragsgestaltung während der festgelegten Vertragslaufzeit: <ul style="list-style-type: none"> • Monatliche Grundgebühren (inkl.

<p>und Universitätsstadt Rostock (für Monatskarten mit einem größeren Gültigkeitsgebiet kann anteilig der Wert der Karte für das Stadtgebiet angerechnet werden),</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mieterticket o. a. kundenspezifischen neuen Abo-Angebote des VVW für das Gebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock oder • Kosten für bereits vergünstigte, personenbezogene Angebote (beispielsweise Semesterticket) können nur in dem Umfang angerechnet werden, in welchem der Bauherr persönlich zur Rabattierung beiträgt. <p>Als Anlage zum Ablöseantrag ist ein Vorvertrag bzw. eine Absichtserklärung zwischen Bauherr und Mobilitätsdienstleister über die Durchführung der Maßnahmen einzureichen.</p>	<p>bspw. Haftungsreduzierung) sowie Anmeldegebühren für MieterInnen/MitarbeiterInnen,</p> <ul style="list-style-type: none"> • Herstellungs- und Betriebskosten des Standplatzes (nur bei Einrichtung einer neuen Station), ggf. auch Ausrüstung mit einer E-Lademöglichkeit, • Die Übernahme von angemessenen Umsatzgarantien für in der Regel maximal drei Jahre. Hier werden nur die tatsächlich angefallenen Zahlungen angerechnet. <p>Als Anlage zum Ablöseantrag ist ein Vorvertrag bzw. eine Absichtserklärung zwischen Bauherr und Mobilitätsdienstleister über die Durchführung der Maßnahmen einzureichen.</p>
--	--

2.3 Beispielrechnung für ein gültiges Mobilitätskonzept

Ein Bauherr, der ein Wohn- und Geschäftshaus errichten möchte, beantragt auf Grundlage eines Mobilitätskonzeptes die Befreiung von der Ablösung für 3 Stellplätze in der Zone 1.

Ablösesumme: 3 x 16.090 Euro = 48.270 Euro

Der Bauherr möchte folgende Maßnahme seinen Mietern anbieten und monetär unterstützen:

- Zwei Carsharing-Stellplätze bereitstellen,
- Grundgebühr für Carsharing-Vertrag übernehmen,
- Bereitstellung eines Lastenrades zur Nutzung und
- Kostenübernahme der Monatskarte.

Die monetäre Wertigkeit jeder Maßnahme muss der Bauherr im Rahmen der Antragstellung durch Kostenkalkulationen und Vertragsangebote vorlegen und nachweisen.

Im Folgenden sind Beispielwerte benutzt, welche nicht als Referenz benutzt werden sollten, sondern lediglich zur Veranschaulichung der Verrechnung gelten:

Maßnahme		
Herstellung von 2 neuen ebenerdigen Carsharing-Stellplätzen auf dem Grundstück	2 x 5.000 €	10.000 €
<u>Verbleibende Ablösesumme</u>		<u>38.270 €</u> (48.270 € - 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 (entsprechend Vertrag mit VVW)	10 x 12 x 50 €	6.000 €/Jahr
Verwaltungsaufwand für die Bereitstellung der Mobilitätsmaßnahmen	12 x 100 €	1.200 €/Jahr
<u>Summe der Mobilitätsmaßnahmen</u>		<u>10.200 €/Jahr</u>
<u>Erfüllungszeitraumes des Mobilitätskonzeptes</u>		<u>= 3,8 Jahre</u> (38.270 € / 10.200 €)

Der Wert der Maßnahmen summiert sich in dem Beispiel nach 3,8 Jahren somit auf 48.270 Euro. Nach Ablauf dieses Zeitraumes gilt die Stellplatzablöseverpflichtung als erfüllt.

2.4 Beispielrechnung für ein ungültiges Mobilitätskonzept

Ein Bauherr, der Wohn- und Geschäftshaus errichten möchte, beantragt auf Grundlage eines Mobilitätskonzeptes die Befreiung von der Ablösung für 3 Stellplätze in der Zone 1.

Ablösesumme: $3 \times 16.090 \text{ €} = 48.270 \text{ €}$

Der Bauherr möchte folgende Maßnahme seinen Mietern anbieten:

- Ein Carsharing-Stellplatz bereitstellen und
- Vier Fahrradboxen bereitstellen.

Maßnahme		
Herstellung von einem neuen ebenerdigen Carsharing-Stellplatz auf dem Grundstück	1 x 5.000 €	5.000 €
Bereitstellung von 4 Fahrradboxen	4 x 700 €	2.800 €
<u>Verbleibende Ablösesumme</u>		<u>40.470 €</u> (48.270 € - 7.800 €)
Betriebskosten für Reinigung und Instandhaltung der Carsharingstellplätze und Fahrradboxen	12 x 100 €	1.200 €/Jahr
Verwaltungsaufwand für die Bereitstellung der Mobilitätsmaßnahmen	12 x 50 €	600 €/Jahr
<u>Summe der Mobilitätsmaßnahmen</u>		<u>1.800 €/Jahr</u>
<u>Erfüllungszeitraumes des Mobilitätskonzeptes</u>		<u>= 22,5 Jahre</u> (40.470 € / 1.800 €)

Der Wert der Maßnahmen summiert sich in dem Beispiel erst nach 22,5 Jahren. Somit sind diese beiden Maßnahmen nicht ausreichend, um als Mobilitätskonzept

gültig zu sein, da innerhalb von 15 Jahren die Wertigkeit der zu zahlenden Ablösesumme erreicht werden muss. Weitere Maßnahmen müssen ergänzt werden, um die Dauer von 15 Jahren zu unterschreiten. Oder der Bauende löst nur 1 bis 2 der Stellplätze mittels Mobilitätskonzept ab und für den/die übrigen Stellplätze ist die Zahlung der Ablösesumme nötig.

3 Beschaffenheit von Kfz-Stellplätzen

§ 8 Beschaffenheit von Stellplätzen

(1) Notwendige Stellplätze und Garagen müssen ausreichend groß und so angeordnet sein, dass sie zweckentsprechend genutzt werden können - geregelt in der Landesverordnung über den Bau und Betrieb von Garagen (GarVO) sowie den Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR).

(2) Von den notwendigen Stellplätzen sind 3 Prozent, bei Wohngebäuden ab 15 zu errichtenden Stellplätzen mindestens ein Stellplatz, für Menschen mit Behinderungen auf dem Baugrundstück entsprechend zu kennzeichnen und nach Maßgabe der als technische Baubestimmungen gemäß § 3 Absatz 3 der LBauO M-V eingeführten technischen Regeln barrierefrei herzustellen. Wird die Anlage erfahrungsgemäß von einer größeren Zahl von Menschen mit Behinderungen besucht, ist die Anzahl dieser Stellplätze unter Berücksichtigung der besonderen Art der Anlage zu erhöhen. Wenn die zur Schaffung von Kfz-Stellplätzen zur Verfügung stehende Fläche nicht ausreicht, um alle notwendigen Plätze auszuweisen und herzustellen, sind die barrierefreien Stellplätze zuerst und vorrangig gegenüber nicht barrierefreien Stellplätzen auszuweisen.

(3) Ab einer Anzahl von 10 zu errichtenden Stellplätzen für ein Vorhaben sind 10 % der zu errichtenden Stellplätze derart zu gestalten, dass sie die Mindestanforderungen als Normladedepot für Elektroautos (gemäß § 3 der Ladesäulenverordnung) erfüllen. § 3 Absatz 4 ist entsprechend anzuwenden.

Die Beschaffenheit von Stellplätzen wird u. a. in der Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen und Stellplätzen (GarVO M-V) sowie den Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05) geregelt.

3.1 Begrünung

In der **städtischen Grünflächengestaltungssatzung** sind im § 3 - Qualitative Anforderungen an die Begrünung geregelt:

(4) Für je vier ebenerdige Kraftfahrzeugstellplätze ist mindestens ein Baum mit 18/20 cm Stammumfang, gemessen in 1 m Höhe, zu pflanzen. Die Mindestgröße der unbefestigten Baumscheibe darf 9 m² nicht unterschreiten; unbefestigte Baumpflanzstreifen müssen eine Mindestbreite von 2,5 m aufweisen.

(6) Dachflächen von nicht überbauten Tiefgaragen sind mindestens im Umfang von 50 % gemäß § 2 anzulegen.

(7) Von den qualitativen Anforderungen an die Begrünung können in bestehenden Wohn- und Gewerbegebieten Ausnahmen zugelassen werden, wenn anstelle der Begrünung des Grundstücks flächenüberdeckende Fassadenbegrünung oder Dachbegrünung durchgeführt wird.

Die entsprechenden gesetzlichen Vorschriften sind für alle Verfahren einzuhalten.

3.2 Elektromobilität

Der **Elektromobilität** - egal ob im Individual- oder im öffentlichen Verkehr - wird neben der Nahmobilität eine Schlüsselrolle bei einem zukünftig klimafreundlichen nachhaltigen Stadtverkehr zugeschrieben. Im **Aktionsplan der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zur Förderung der e-Mobilität** (Bürgerschaftsbeschluss 2016) wurde u. a. vereinbart:

Anpassung der Stellplatzsatzung

Proaktive Anpassung des Stellplatzschlüssels an neue Gegebenheiten und elektromobile Bedürfnisse.

Durch eine Stellplatzregelung könnte frühzeitig Einfluss auf das Mobilitätsverhalten ausgeübt werden. Regelungen wären denkbar, die wohnungsnah (e-)CarSharing-Angebote berücksichtigen, oder vorsehen, ab wie viel regulärem Stellplatzbedarf wieviel Prozent der Einstellplätze mit einer Stromzuleitung für die Ladung von Elektro-Fahrzeugen versehen werden sollten.

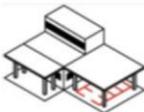
Deshalb wurde mit der neuen Stellplatzsatzung die Errichtung von Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge zwingend vorgeschrieben:

Ab einer Anzahl von 10 zu errichtenden Stellplätzen für ein Vorhaben sind 10 Prozent der zu errichtenden Stellplätze derart zu gestalten, dass sie die **Mindestanforderungen als Normalladepunkt für Elektroautos** erfüllen.

Gemäß dem aktuellen Stand der Technik handelt es sich um Ladepunkte gemäß § 3 der Ladesäulenverordnung, bis max. 22 KW und Steckdosen des Typs 2 gemäß der Norm DIN EN 62196-2, Ausgabe Dezember 2014.

Grundsätzlich ist zwischen privater und öffentlicher Ladeinfrastruktur zu unterscheiden. Für beide Einsatzgebiete gelten immer die aktuellen elektrotechnischen Anforderungen und Normen, derzeit im **privaten** und **öffentlichen** Bereich z. B. TAB 2012, VDE-AR-N 4102 und zusätzlich gilt für den **öffentlichen** Bereich die aktuelle **Ladesäulenverordnung**.

Entsprechend der Nutzungsart des Bauvorhabens werden sich typische Standorte und technische Lösungen für das Laden ergeben.

Anteile der Ladevorgänge	Privater Aufstellort: ca. 85 % der Ladevorgänge			Öffentlich zugänglicher Aufstellort: aktuell: ca. 15 % der Ladevorgänge		
Typische Standorte für Ladeinfrastruktur	 Einzel-/Doppelgarage bzw. Stellplatz beim Eigenheim	 Parkplätze bzw. Tiefgarage von Wohnanlagen, Mehrfamilienhäusern, Wohnblocks	 Firmenparkplätze auf eigenem Gelände	 Autohof, Autobahn-Raststätte	 Einkaufszentren, Parkhäuser, Kundenparkplätze	 Straßenrand/ öffentliche Parkplätze

(Quelle: swarco/mod. SWR AG)

Im Folgenden soll eine **Übersicht über Ladeleistungen** entsprechend der derzeit gültigen Ladesäulenverordnung gegeben werden.

- **Normalladung** (Privatbereich, halböffentlich und öffentlich)

Drehstrom AC **11 bis 22 kW**

- **Wallbox** oder **Ladesäulen** mit **Stecker Typ 2** - 3 Phasen
 - ca. 2 bis 4 Stunden Ladezeit für Vollladung (je nach Batterieleistung)
 - Aufladung auf öffentlichen Stellplätzen (z. B. Parkplätze, Straßenrand), halböffentliche Stellplätze (z. B. Kundenparkplätze, Parkhäuser)
- **Schnellladung** (> 22 kW) wird in der Stellplatzsatzung nicht gefordert, kann aber vom Bauherren angeboten werden.

Preisspanne und Hersteller

Wallbox:

- Kosten für Kauf zwischen 600 Euro und 1.500 Euro (je nach Gegebenheiten vor Ort),
- Installation: bis zu 1.000 Euro (je nach örtlichen Voraussetzungen),
- Hersteller: z. B. Mennekes, ICU, Wallbox, Wallb-e, Webasto.



Foto: Mennekes

Ladesäulen:

- Hersteller: z. B. Schleicher, Mennekes, Schneider-Electric,
- Normalladung bis 22 kW im Bereich von 3.000 Euro bis 7.000 Euro (Kauf) + 5.000 Euro bis 10.000 Euro (Montage).



Foto: Hanse- und Universitätsstadt Rostock

In Hinblick auf die zu erwartende schnelle Verbreitung der e-Autos wird empfohlen, dass alle zu errichtenden Stellplätze derart gestaltet werden, dass eine Grundinstallation der elektrischen Ladeinfrastruktur vorbereitet wird (beispielsweise bereits Leerrohre verlegen).

Von den Regelungen des § 8 kann abgewichen werden, wenn aufgrund der konkreten baulichen Nutzung und der Art des Ziel- und Quell-Verkehrs im Einzelfall der ermittelte Bedarf vom tatsächlich zu erwartenden Bedarf erheblich abweicht. Für diesen Fall hat der Bauherr eine schlüssige Bedarfsermittlung zu erbringen.



Weitere Beratung erhalten Planende und Bauende von:

Stadtwerke Rostock AG
Geschäftsbereich Vertrieb

Tel. 0381 805-2002

E-Mail: Norbert.Olschewski@swrag.de

E-Mobilitätsfachbetriebe in M-V in der Region Rostock (gemäß Liste des Landesinnungsverbandes der Elektro- und Informationstechnischen Handwerke MV):

E-Mobilitätsfachbetriebe finden Sie unter: <https://www.eh-mv.de/fachbetriebsuche.html> Stichwort: E-Mobilität

4 Beschaffenheit von Fahrradabstellmöglichkeiten

§ 9 Beschaffenheit von Fahrradabstellmöglichkeiten

(1) Fahrradabstellmöglichkeiten sind so herzustellen, dass sie gut zugänglich, ausreichend beleuchtet und von der öffentlichen Verkehrsfläche aus ebenerdig oder alternativ über Rampen oder Treppen mit Rampen verkehrssicher mit dem Fahrrad erreichbar sind.

(2) Fahrradabstellplätze müssen eine Anschlussmöglichkeit für den Fahrradrahmen haben und dem Fahrrad einen sicheren Stand ermöglichen. In Gebäuden sind auch andere gesicherte Einstellmöglichkeiten realisierbar.

4.1 Grundanforderungen

Dieser Paragraph fixiert die wichtigsten, im allgemeinen Regelwerk anerkannten Anforderungen an benutzerfreundliche Fahrradabstellanlagen. Im Gegensatz zu Kfz-Stellplätzen ist derzeit die Praxis bei Fahrradabstellanlagen von sehr guten bis nahezu unbrauchbaren Anlagen gekennzeichnet. Ziel ist es, durch Festschreibung einiger **Grundstandards** die Qualität der Anlagen weiter zu verbessern.

Der Absatz 1 enthält die Anforderung an den **Ort und die Erreichbarkeit** von Fahrradstellplätzen. Wünschenswert ist eine Lage der Fahrradständer unmittelbar neben dem Eingang des Bauvorhabens bzw. so dicht wie möglich am Bauvorhaben. Bei bestimmten Gebäudenutzungen kann die Fahrradabstellung auch in Eingangsnähe innerhalb des Gebäudes sein (z. B. Fahrradräume oder -keller).

Neben der Wichtigkeit der unmittelbaren Nähe, welche die Nutzungsakzeptanz der Fahrradabstellanlage erhöht, muss ebenso die Barrierefreiheit gewährleistet sein. Die Zugänglichkeit sollte im besten Fall ebenerdig sein oder über Rampen erleichtert werden. Automatisch schließende Türen oder verwinkelte Gänge mindern die Zugänglichkeit. Türen zu Fahrradabstellmöglichkeiten sollten ein Durchgangsmaß von 1,05 – 1,20 m aufweisen. Rampen, Schieberillen und großräumige Aufzüge erleichtern das Wechseln von Geschosshöhen.

Fahrradabstellplätze müssen gemäß Absatz 2 eine **Anschlussmöglichkeit für den Fahrradrahmen** haben und dem Fahrrad einen **sicheren Stand ermöglichen**. Damit sind die besonders in Kritik stehenden Vorderradklemmbügel praktisch ausgeschlossen. In Gebäuden sind auch andere gesicherte Einstellmöglichkeiten realisierbar.

Es sind vorzugsweise Anlehnbügel oder Vorderrad-Rahmenhalter zu installieren, die beiden Grundanforderungen, Anschlussmöglichkeit und Stabilität, gerecht werden.



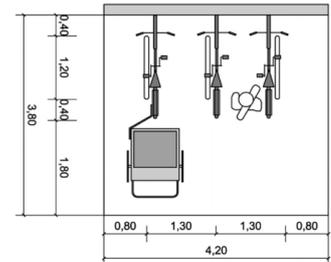
4.2 zusätzliche Empfehlungen

Neben den genannten in der Satzung geregelten Beschaffenheitsanforderungen werden **zusätzlich folgende Empfehlungen** für die Realisierung von Fahrradabstellmöglichkeiten gegeben:

- Die **Fläche eines Fahrradabstellplatzes** sollte mindestens 0,70 m breit und 2,00 m lang sein, zuzüglich Bewegungsfläche (Tiefe mindestens 1,30 m, bei Senkrechtaufstellung mindestens 1,80 m).

Eine großzügigere Anordnung von Anlehnbügel ermöglicht es, auch Spezialfahrrädern oder Fahrrädern mit Anhänger einen sicheren Stand zu bieten und gewährleistet dennoch eine gute Zugänglichkeit.

(Bildquelle: <https://www.mobil-potsdam.de/de/fahrrad/fahrradparken/> S.11)



- Anlehnbügel sollten, sofern einseitig nutzbar in einem Abstand von 0,60 m, falls beidseitig nutzbar in einem Abstand von 1,00 m zueinander angeordnet werden. Im Innenbereich sind auch andere gesicherte Einstellmöglichkeiten realisierbar.
- Die Fläche eines Fahrradabstellplatzes kann bei der Aufstellung von Fahrradparksystemen unterschritten werden, wenn eine **benutzerfreundliche Handhabung** der Fahrräder gewährleistet ist.
- Sogenannte Hoch-Tief-Parker mindern beispielsweise den Platzbedarf. Sie sind durch ihre Konstruktion dennoch in der Lage einen sicheren Stand, die Anschließmöglichkeit und die Zugänglichkeit zu gewährleisten.
- Bei Fahrradabstellanlagen mit mehr als zehn Fahrradabstellplätzen sollten mindestens 10 Prozent der Fahrradabstellplätze zum Abstellen von Lasten- bzw. Kinderanhängern oder Lastenrädern geeignet sein. Diese Fläche sollte gekennzeichnet sein und mindestens 2 m² pro Fahrrad betragen.



Bei diesen oft großen und schweren Fahrradtypen ist eine ebenerdige Zugänglichkeit umso wichtiger.



- Fahrradabstellanlagen mit mehr als zwölf Fahrradabstellplätzen sollen überdacht sein.



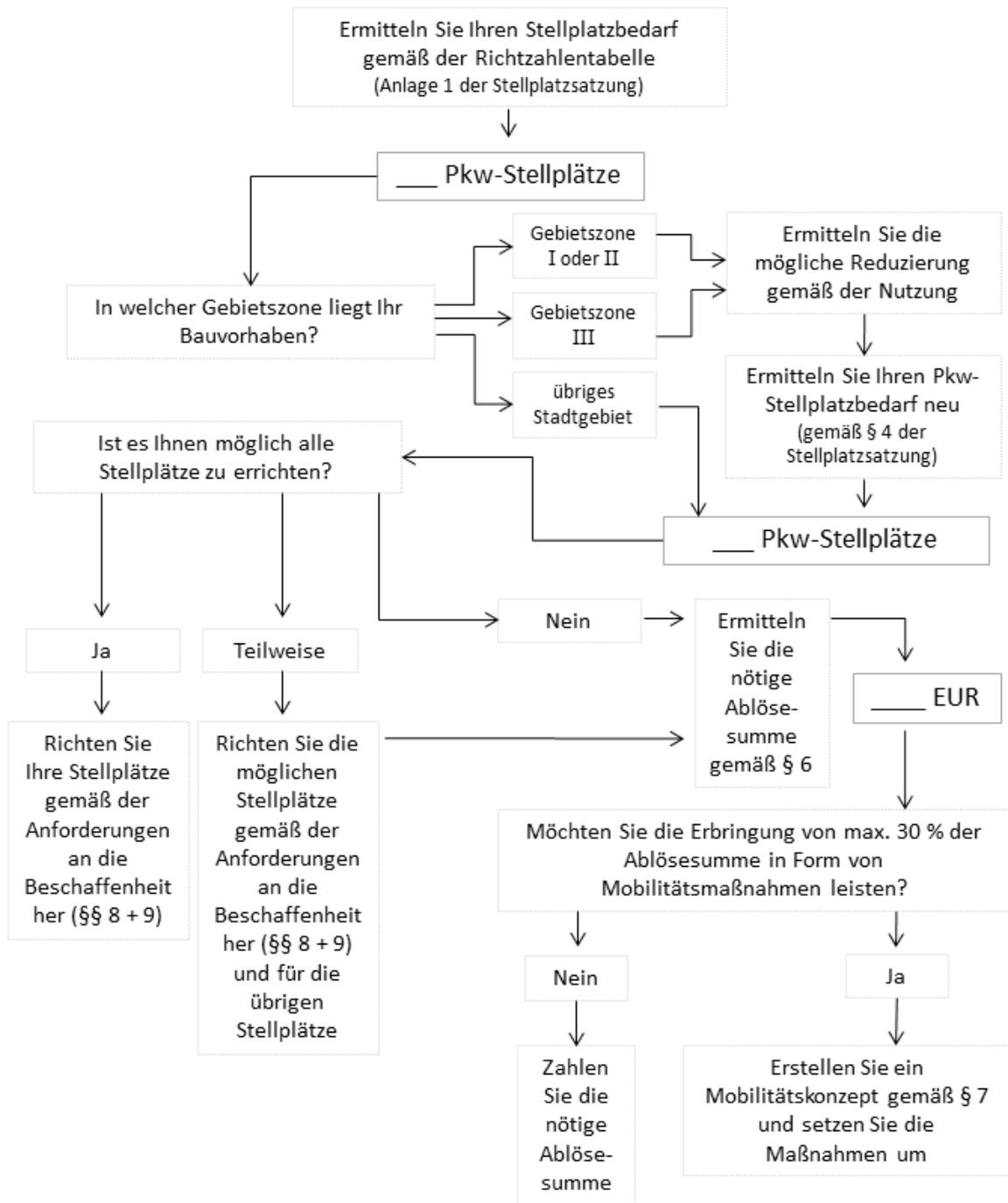
- In Wohngebäuden und Arbeitsstätten ist für Elektrofahrräder an den Fahrradabstellplätzen mindestens eine Steckdose zu errichten, ab 5 Fahrradstellplätzen sollte je 5 Fahrräder eine Steckdose gebaut werden.
- Für Besucher sind mindestens 10 Prozent der notwendigen Fahrradabstellplätze vor dem Gebäude in Nähe der Eingänge anzuordnen.



Weitere Informationen zur Planung und Errichtung von Fahrradabstellplätzen:

- „*Fahrradabstellplätze bei Wohngebäuden - Ein Leitfaden für die Wohnungs- und Immobilienwirtschaft*“ (erstellt im Auftrag der Landeshauptstadt Potsdam und in enger Zusammenarbeit mit ProPotsdam) sowie eine Excel-Datei zur Ermittlung der notwendigen Stellplätze unter: <https://www.mobil-potsdam.de/de/fahrrad/fahrradparken/>
- ADFC-empfohlene Abstellanlagen <https://www.adfc.de/verkehr--recht/radverkehr-gestalten/fahrradparken/adfc-empfohlene-abstellanlagen/alle-geprueften-modelle>
- www.radregion-rostock.de
- www.rostock.de/mobil

Anhang 1: Prüfschema zur Ablöse mittels Mobilitätskonzept



Hinweis: Fahrradabstellanlagen sind von einer Reduzierung ausgeschlossen und nicht Bestandteil dieses Schemas

Anhang 2: Zeitlicher Ablauf der Baugenehmigungsverfahren nach § 63 und § 64 LBauO M-V bei Nachweis und Ablösung der Stellplatzpflicht

