

Anlage 2 zur Beschlussvorlage V0943/23/1

Richtlinie zum Mobilitätskonzept

nach § 4 der Satzung über die Herstellung und Ablösung von Garagen und Stellplätzen (Garagen- und Stellplatzsatzung - GaStS)

Reduzierung der notwendigen Stellplätze bei Mobilitätskonzepten

Präambel

Diese Richtlinie nimmt Bezug auf § 4 der Garagen- und Stellplatzsatzung über die Herstellung und Ablösung von Garagen und Stellplätzen (Garagen- und Stellplatzsatzung - GaStS). Sie definiert die Pflichtanforderungen für einen Minderungstatbestand, legt die Mindestanforderungen an ein qualifiziertes Mobilitätskonzept dar, nennt mögliche Mobilitätsmaßnahmen zur Verringerung des Kfz-Verkehrs sowie zugehörige Reduzierungsfaktoren, legt Verpflichtungserklärungen des Bauherrn dar und erläutert die verpflichtende Evaluierung.

1. Ziel des Mobilitätskonzeptes

Vor dem Hintergrund globaler Herausforderungen, wie Klimaschutz und Klimaanpassung, sowie der Digitalisierung, ist derzeit ein Umdenken der Ingolstädter Bürger/-innen in der Einstellung zur Mobilität wahrzunehmen. Die Stadt Ingolstadt verfolgt die verkehrspolitischen Ziele der langfristigen Reduzierung der Zahl der Kraftfahrzeuge und die Stärkung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel, um so einen Beitrag zur Mobilitätswende zu leisten.

Diese Richtlinie ermöglicht Bauherren, die nachzuweisenden Stellplätze für Kraftfahrzeuge durch ein Mobilitätskonzept zu reduzieren.

Durch das Konzept soll die Nachfrage der Nutzer/-innen nach Stellplätzen für Kraftfahrzeuge nachhaltig verringert werden.

Die Evaluierung wird zeigen, ob dieses Ziel erreicht wird.

2. Anwendungsbereich

Der Anwendungsbereich ist nach § 4 Abs. 1 GaStS folgendermaßen geregelt:

Wird für eine Wohnanlage ab 10 Wohneinheiten oder Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen ein qualifiziertes Mobilitätskonzept mit der Stadt Ingolstadt vertraglich vereinbart, so kann im Einzelfall die Stellplatzpflicht abweichend von den nach § 2 GaStS notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge durch die Umsetzung des Mobilitätskonzepts anstelle der Herstellung erfüllt werden.

Die Anzahl an Wohneinheiten und/oder die Art der Nutzung des Bauvorhabens sind die Grundvoraussetzungen, um ein Mobilitätskonzept einreichen zu können. Neben reinen Wohnanlagen ab zehn Wohneinheiten, kann das Konzept auch für Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen sowie bei Mischnutzung (Wohnen und Büro-, Verwaltungs-, und/oder Praxisräumen) angewendet werden. Bei Gebäuden mit Mischnutzung ist die Vorlage eines Mobilitätskonzeptes auch bei weniger als zehn Wohneinheiten möglich.

Die Prüfung, ob entsprechende Bauvorhaben die Voraussetzungen zur Einreichung eines Mobilitätskonzeptes erfüllen, erfolgt im Zuge der vom Bauherren im Antragsverfahren eingereichten Unterlagen.

3. Pflichtanforderungen

Neben der Anzahl an Wohneinheiten und/oder die Art der Nutzung des Bauvorhabens, müssen folgende Pflichtanforderungen eingehalten werden:

- a) eine gute ÖPNV-Anbindung und
- b) bei Wohngebäuden eine gute Nahversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs.

Zu a):

Eine gute ÖPNV-Anbindung ist gegeben, wenn von Montag bis Freitag während der Hauptverkehrszeit eine oder mehrere Haltestellen im Zusammenwirken im Radius von 600 Meter zum Bauvorhaben, mindestens drei Abfahrten je Stunde und Richtung ermöglichen.

Zu b):

Eine gute Nahversorgung ist gegeben, wenn die radiale Entfernung eines Nahversorgers höchstens 800 Meter zum Bauvorhaben beträgt. Dies wäre zum Beispiel durch einen marktgängigen Lebensmittelmarkt, aber auch durch das Zusammenwirken mehrerer Einrichtungen der Nahversorgung gegeben.

Nur wenn das Bauvorhaben die Pflichtanforderungen erfüllt und die Anzahl an Wohneinheiten und/oder die Art der Nutzung des Bauvorhabens eingehalten wird, kann ein Mobilitätskonzept eingereicht werden.

4. Mindestanforderungen an ein qualifiziertes Mobilitätskonzept

An ein Mobilitätskonzept gelten definierte Mindestanforderungen.

Zum einen müssen Bauherren zusammen mit dem Bauantrag ein qualifiziertes Konzept einreichen. Nach § 4 Abs. 2 GaStS stellt ein qualifiziertes Mobilitätskonzept eine Konzeption dar, die geeignet ist, die Nachfrage der Nutzer/-innen nach Stellplätzen für Kraftfahrzeuge zu reduzieren.

Zum anderen müssen im Mobilitätskonzept konkrete Maßnahmen zur Mobilitätsinformation der Bewohner/-innen enthalten und beschrieben sein. Die Mobilitätsangebote müssen insbesondere den neuen Bewohner/-innen und Nutzer/-innen der Bebauung kommuniziert werden. Dies kann zum Beispiel anhand von Aushängen, Briefen, Apps, Flyern, Abfahrtsmonitore oder Beratungen vor Ort erfolgen. Für den Fall, dass digitale Lösungen einschließlich Buchungssysteme angeboten werden, muss ein Problem-Management eingerichtet und für Wartung und Pflege gesorgt werden.

In Bezug auf den Umfang der Mobilitätsinformation gilt der Grundsatz, dass sich dieser an der Zahl der reduzierten Stellplätze zu orientieren hat. Je mehr Stellplätze eingespart werden, desto umfangreicher die Maßnahmen zur Mobilitätsinformation. Die genaue Festlegung der Anforderungen ist Gegenstand des Prüfverfahrens.

5. Grundsätzliche Maßnahmen

Potentielle Maßnahmen sind in fünf Kategorien gegliedert. Im Folgenden werden mögliche Maßnahmen jeder Kategorie aufgelistet. Potentielle Maßnahmen müssen sich nicht auf diese Auflistung beschränken.

- ÖPNV-Vergünstigungen: z.B. Jobticket, Semesterticket, Gemeinschaftsticket, vergünstigte Tickets
- Radverkehrsförderung: z.B. Verleih von Spezialrädern und Anhängern, Reparaturangebote, Radsharing, hochwertige Radstellplätze
Hierbei sind die Vorgaben der Satzung über die Herstellung von Fahrradabstellplätzen in der Stadt Ingolstadt (Fahrradabstellplatzsatzung) zu beachten.
- Förderung Car-Sharing: z.B. private Modelle, Vorhalten einer Car-Sharing-Station, Angebot einer Plattform für Car-Pooling
- Parkraumregelungen: z.B. Gemeinschaftseigentum, Vermietung nur für kurze Dauer
- Sonstiges: z.B. Mobilitätsstationen, Ladestruktur

6. Maximale Reduzierung der nachzuweisenden Stellplätze

In Summe ist eine gesamte maximale Reduzierung von 15% der erforderlichen Stellplatzzahl zulässig.

Reduktionen sind in folgenden fünf Kategorien im Einzelnen möglich:

- ÖPNV-Vergünstigungen (max. 2%),
- Radverkehrsförderung (max. 10%),
- Förderung Car-Sharing (max. 10%),
- Parkraumregelungen (max. 2%),
- und Sonstiges (max. 2%).

Die Prozentsätze jeder Kategorie beziehen sich auf die maximal mögliche Reduzierung der erforderlichen Stellplatzzahl. Auch wenn sich dadurch in Summe 26% ergeben, ist dennoch nur eine gesamte maximale Reduzierung von 15% zulässig.

Die Prüfung und Festlegung der jeweils erreichten Prozentsätze erfolgt durch das Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation der Stadt Ingolstadt im Zuge des Antragsverfahrens.

7. Verfahren

Das Verfahren ist nach § 4 Abs. 3 GaStS folgendermaßen geregelt:

Das Mobilitätskonzept ist in einem Vertrag zu beschreiben, der Bauherr muss sich zu dessen Umsetzung dauerhaft verpflichten und die Umsetzung dem Bauordnungsamt der Stadt Ingolstadt zur Nutzungsaufnahme und in der Folgezeit jährlich nachweisen.

Die Antragstellung für eine Reduzierung der notwendigen Stellplätze bei Mobilitätskonzepten erfolgt im Zuge des Bauantrags. Hierfür steht ein Formular auf der Webseite der Stadt Ingolstadt (<https://www.ingolstadt.de/Service/Formulare-Adressen/Formulare-Bauen>) zur Verfügung. Zusätzlich zu dem Formular muss das eigentliche Mobilitätskonzept, inklusive unterstützender Erklärungen und Unterlagen ausgearbeitet und vorgelegt werden.

Der Bauherr verpflichtet sich vertraglich vor Erteilung der Baugenehmigung zur dauerhaften Umsetzung der Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept. Die Sicherung der Maßnahmen erfolgt gemäß Ziffer 8 der Richtlinie zusätzlich über eine Sicherheitsleistung in Geld.

Wird der Antrag genehmigt und der Vertrag tritt in Kraft, ist die Umsetzung der Maßnahmen zur Nutzungsaufnahme und in der Folgezeit jährlich nachzuweisen. Ein Nachweis kann z.B. mit aktuellen Fotos von hochwertigen Radstellplatzanlagen der jeweiligen Gebäude oder Rechnungsbelegen von Tickets für den ÖPNV erbracht werden.

Falls der Nachweis nicht erbracht wird oder nicht erbracht werden kann, sind entweder Maßnahmen mit gleichem oder höherem Wirkungsgrad unverzüglich umzusetzen oder die notwendige Anzahl an Stellplätzen herzustellen.

Erfolgt dies nicht, wird die hinterlegte Sicherheitsleistung (anteilig) eingezogen.

8. Sicherheitsleistung

Für jeden reduzierten Stellplatz durch das eingereichte und genehmigte Mobilitätskonzept, muss eine Sicherheitsleistung in Höhe von 15.000 € je eingesparten Stellplatz hinterlegt werden.

Werden alle Maßnahmen für einen Zeitraum von zehn Jahren umgesetzt und die vertraglich geregelten Leistungen erbracht, erfolgt danach die Rückgabe der Sicherheitsleistung.

Werden reduzierte Stellplätze nachträglich hergestellt, erfolgt die Auszahlung der entsprechenden Sicherheitsleistung nach deren Abnahme.

Wird im Zeitraum von zehn Jahren die Umsetzung einer oder mehrerer Maßnahmen nicht nachgewiesen, es werden keine Ersatzmaßnahmen mit gleichem oder höherem Wirkungsgrad umgesetzt oder die notwendige Anzahl an Stellplätzen hergestellt, erfolgt nur eine anteilige Auszahlung der Sicherheitsleistung an den Bauherrn bzw. den Rechtsnachfolger.

Die Höhe steht dabei in Relation zu den Jahren, in denen die Maßnahmen vollständig und nachweislich umgesetzt wurden und den festgelegten Reduzierungsfaktoren der entsprechenden Maßnahmen.

9. Evaluierung

Eine Evaluierung nach fünf Jahren soll zeigen, inwiefern das Ziel der Reduzierung der Zahl der Kraftfahrzeuge erreicht wird und in welchem Maß sich das Parken auf den öffentlichen Parkraum verlagert.

Die Evaluierung erfolgt durch den Bauherrn bzw. den Rechtsnachfolger anhand eines Formulars mit Fragen zur Wirksamkeit der Maßnahmen und zum Mobilitätsverhalten der Bewohner/-innen und Nutzer/-innen.

Die Evaluierung dient zur Wirkungskontrolle, sie hat keinen Einfluss auf die Auszahlung der Sicherheitsleistung und führt zu keiner Verpflichtung, die Maßnahmen anzupassen. Jedoch besteht im Zuge dessen für den Bauherrn bzw. den Rechtsnachfolger die Möglichkeit, ein neues Mobilitätskonzept (Anschlussvertrag), insbesondere unter Beachtung des geänderten, allgemeinen Mobilitätsverhaltens und -angebots, neuer Rahmenbedingungen und der zu diesem Zeitpunkt gültigen Richtlinie zu erstellen und abzuschließen.

10. Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt mit Wirkung vom 01.02.2024 in Kraft.