

Reduktion aufgrund von besonderen Maßnahmen (im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes)

Wenn die Bauherrschaft besondere Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens i.S. des § 4 Absatz 1 dieser Satzung ergreift, richtet sich die Anzahl der notwendigen Stellplätze nach einem von der Bauherrschaft vorzulegenden und von der zuständigen Fachdienststelle anzuerkennenden Mobilitätskonzept, das folgenden Anforderungen genügen muss:

- Erstellung durch ein unabhängiges und qualifiziertes Ingenieurbüro. Die Qualifikation ist erforderlichenfalls anhand der Berufsqualifikation der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (Diplom-, Master- oder Bachelor-Abschluss in einem einschlägigen Studiengang mit verkehrsplanerischem Schwerpunkt) und anhand von Referenzprojekten zur Ermittlung der Verkehrserzeugung nachzuweisen.
 - In begründeten Fällen kann unter Zustimmung der zuständigen Fachdienststellen die Erarbeitung des Konzeptes auch durch die Bauherrschaft bzw. der beauftragten Architekten erfolgen, wenn beispielsweise der Aufwand für die Erarbeitung eines entsprechenden Konzeptes in Verhältnis zur Ausbaudimension unverhältnismäßig hoch ist.
- Anwendung eines etablierten Verfahrens zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens¹ einschließlich Berücksichtigung des bereits bestehenden Mobilitätsangebots vor Ort (Anbindung im Kfz-, Fahrrad- und öffentlichen Verkehr) sowie Differenzierung nach Nutzergruppen der baulichen Anlage, die sich hinsichtlich ihres Verkehrsverhaltens unterscheiden (z.B. für Gewerbebauten: Beschäftigte, Besucher*innen, Kund*innen, Lieferant*innen).
- Verwendung der aktuellsten verfügbaren empirischen Kenngrößen des Mobilitätsverhaltens, die zur konkreten baulichen Anlage bzw. zu den konkreten Nutzergruppen passen (z.B. Verwendung der Ergebnisse der Untersuchung, Mobilitätserhebung in Siegburg, Einzugsbereich von Besucher*innen der Anlage).
- Differenzierte Beschreibung der zu ergreifenden besonderen Maßnahmen. Aus der Beschreibung muss konkret hervorgehen, welchen Nutzergruppen welche Angebote zu welchen Konditionen zur Verfügung stehen und welcher Wirkungsmechanismus auf die Stellplatznachfrage qualitativ und quantitativ angenommen wird.
- Nachvollziehbare Herleitung des verringerten Kfz-Stellplatzbedarfs unter Angabe und Begründung aller getroffenen Annahmen.
- Vorlage eines Evaluierungskonzeptes, mit dem die Bauherrschaft – beispielsweise in Form von Verkehrserhebungen und -befragungen sowie Auswertung automatisiert erhobener Daten – die Wirksamkeit des Mobilitätskonzepten monitoren und die Maßnahmen ggf. anpassen können.

¹ Referenz ist die Verfahrenslogik von: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen [Hg.]: Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen. Köln 2006

Das Gutachten/Konzept kann sich unter anderem an folgenden Maßnahmen mit entsprechenden Wirkungsabschätzungen orientieren:

Beschreibung der Maßnahme	Reduktionsfaktor
Öffentlich zugänglicher und nutzbarer Carsharing-Stellplatz auf dem Baugrundstück	Je Carsharing-Stellplatz 5% Reduktionsfaktor. <i>Maximal 10% Reduktionsmöglichkeit</i>
Radverkehrsförderung durch ein Über- bzw. Mehrangebot an Stellplätzen für Fahrräder	Bei einem Mehrangebot von min. 50%: 5% Reduktionsfaktor
Radverkehrsförderung wie Bereitstellung von Duschen und Umkleiden für Beschäftigte, Verleih und/oder hochwertige Abstellmöglichkeit für/von Spezialrädern/-anhängern, Reparaturangebote, Fahrradaufzüge zu Tiefgaragen etc.	5% Reduktionsfaktor
Bereitstellung von Jobtickets, Semestertickets oder ähnlichem für die Nutzenden und Bewohnenden entsprechend den aktuellen Tarifbestimmungen des [örtlichen Verkehrsverbundes]	Bis zu 10% der notwendigen Stellplätze
Weitere darüberhinaus angebotene und begründete Maßnahmen	5% in Abhängigkeit der Zustimmung der Fachdienststelle

Der Reduktionsfaktor darf in Summe aller Maßnahmen nach § 4 Absatz 6 dieser Satzung 30% nicht übersteigen. Die Reduktion aufgrund der Zonen ist dabei inbegriffen.

Die Maßnahmen sind gemäß §4 Abs. 3 und 4 dieser Satzung öffentlich-rechtlich zu sichern.