



Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
Amt für Bauordnung und Hochbau

B a u p r ü f d i e n s t (BPD) 2022-2
Mobilitätsnachweis
(Notwendige Stellplätze und Fahrradplätze)

INHALTSVERZEICHNIS

1	Gegenstand des Bauprüfdienstes	3
2	Rechtsgrundlagen	3
	2.1 Gesetze und Verordnungen	3
	2.2 Weiterführende Literatur	3
3	Zuständigkeiten	3
	3.1 Bauaufsichtsbehörde	3
4	Begriffe	4
	4.1 Notwendiger Stellplatz- und Fahrradplatzbedarf	4
	4.2 Abminderung / Abminderungsgebiet	4
	4.3 Reduzierung von notwendigen Stellplätzen	5
	4.4 Quartiere mit gesamtheitlichen Maßnahmen zur Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr	5
	4.5 Mobilitätsnachweis	6

TEIL A: ERMITTLUNG DES NOTWENDIGEN MOBILITÄTSBEDARFS

5	Ermittlung des notwendigen Stell- und Fahrradplatzbedarfes	6
	5.1 Errichtung von baulichen Anlagen	6
	5.2 Änderung und Nutzungsänderung von baulichen Anlagen	7
	5.3 Bestehende bauliche Anlagen / Umwandlung von Stellplätzen in Fahrradplätze ...	7
6	Abminderung notwendiger Stellplätze	8
	6.1 Lage des Vorhabens im Abminderungsgebiet	8
7	Reduzierung notwendiger Stellplätze	8
	7.1 Lagegunst	8

7.2	Vorhabensspezifische Maßnahmen zur Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr.....	10
7.2.1	Allgemeines	10
7.2.2	Job-Ticket bzw. ganzjährige ÖPNV-Dauerkarte für Beschäftigte	11
7.2.3	Kombiticket	11
7.2.4	Sharing-Angebote	12
7.2.5	Errichtung von besonders benutzerfreundlichen Fahrradplätzen.....	12
7.2.6	Vorhabensspezifischer Mobilitätsnachweis	13
7.3	Nutzungsbedingte Besonderheiten.....	13
7.3.1	Nicht erfasste Nutzungen	13
7.3.2	Bedarfsermittlung aufgrund der Beschäftigtenzahl	13
7.3.3	Doppelnutzung von Stellplätzen und Fahrradplätzen	14
7.3.4	Befristete Genehmigung.....	14
7.3.5	Zeitlich nachfolgende Einrichtung einer Stell- oder Fahrradplatzanlage.....	14
8	Herstellung der notwendigen Stellplätze und Fahrradplätze	15
8.1	Herstellung auf dem Baugrundstück oder auf einem Grundstück in der Nähe	15
8.2	Herstellung von Fahrradplätzen für Besucherinnen und Besucher	15
9	Ausgleichsabgabe für notwendige Stellplätze und Fahrradplätze	15
9.1	Allgemeines	15
9.2	Notwendige Stellplätze und Fahrradplätze, die nicht hergestellt werden dürfen..	16
10	Baugenehmigungsverfahren	16
10.1	Festsetzung des Stellplatz- und Fahrradplatzbedarfs.....	16
10.2	Festsetzung des Ausgleichsbetrags	16
10.3	Höhe der Ausgleichsbeträge.....	17

TEIL B: EMPFEHLUNGEN FÜR DIE ERMITTLUNG DER MOBILITÄTSBEZOGENEN BEDARFE VON WOHNNUTZUNGEN

11	Ermittlung des Mobilitätsbedarfes für Wohnnutzungen	18
11.1	Rechtliche Grundlagen	18
11.2	Mobilitätsbedarfe bei Nachverdichtung, Entfall von bestehenden Stellplätzen....	18
11.3	Lage der Wohnnutzung im Abminderungsgebiet	19
11.4	Berücksichtigung der Lagegunst bei Wohnnutzungen.....	19
11.5	Vorhabensspezifische Maßnahmen zur Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr.....	19
11.5.1	Allgemeines	19
11.5.2	Sharing-Angebote	20

Anlagen

Anlage 1: Bemessungswerte zur Ermittlung des notwendigen Stellplatz- und Fahrradplatzbedarfes

Anlage 2: Karte Abminderungsgebiet Innenstadt

Anlage 3: Karte Innere / Äußere Stadt

Anlage 4: Formblatt Mobilitätsnachweis

1 Gegenstand des Bauprüfdienstes

Die Fachanweisung 01/2013 "Notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradplätze" ist am 06.06.2021 nach 10 Jahren Gültigkeit außer Kraft getreten. An die Stelle der Fachanweisung tritt dieser Bauprüfdienst (BPD), der die Regelungen zu notwendigen Stellplätzen und Fahrradplätzen fortführt und die unbestimmten Rechtsbegriffe des § 48 HBauO zu notwendigen Stellplätzen und Fahrradplätzen auslegt.

Dieser Bauprüfdienst enthält im **TEIL A „Ermittlung des notwendigen Mobilitätsbedarfs“** Bausteine für die schrittweise Umsetzung einer klima- und umweltbewussten Mobilitätswende, mit denen der ermittelte Stellplatzbedarf unter Einhaltung gewisser Rahmenbedingungen reduziert werden kann. Voraussetzungen dafür sind unter anderem die Lage innerhalb der Stadt, die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr und/oder alternative Mobilitätsmaßnahmen.

Für die einfache Ermittlung des notwendigen Stellplatz- und Fahrradplatzbedarfes wurde das Formblatt „Mobilitätsnachweis“ erarbeitet. Mithilfe des Formblatts können Bauherinnen und Bauherren den Mobilitätsbedarf und die angestrebte Reduzierung an Stellplätzen nachvollziehbar darstellen (siehe Anlage 4, Formblatt „Mobilitätsnachweis“).

Seit der Änderung der Hamburgischen Bauordnung im Jahr 2013 besteht bei der Errichtung von Wohngebäuden keine Nachweispflicht mehr für Stellplätze. Die Bauherrinnen und Bauherren entscheiden in eigener Verantwortung darüber, wie viele Stellplätze bei Wohnungsbauten in angemessenem Umfang herzustellen sind. Der **TEIL B „Empfehlungen für die Ermittlung der mobilitätsbezogenen Bedarfe von Wohnnutzungen“** unterstützt Bauende und Planende bei der Ermittlung eines angemessenen Stellplatzbedarfes unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse im Quartier, der Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr und neu zu schaffender alternativer Mobilitätsangebote. Verkehrsvermeidung beginnt im Quartier, deshalb ist insbesondere im Wohnungsbau die Mobilität der Bewohnenden ausreichend sicherzustellen.

2 Rechtsgrundlagen

2.1 Gesetze und Verordnungen

- Hamburgische Bauordnung (HBauO) vom 14. Dezember 2005 (HmbGVBl. S. 525, 563), zuletzt geändert am 20. Februar 2020 (HmbGVBl. S. 148, 155)

2.2 Weiterführende Literatur

- Leitfaden „[Fahrradparken im Quartier](#)“, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Dezember 2020

3 Zuständigkeiten

3.1 Bauaufsichtsbehörde

Zuständig¹ für die Durchführung der Hamburgischen Bauordnung (HBauO) sind die Bezirksämter (Zentren für Wirtschaftsförderung, Bauen und Umwelt, Fachämter Bauprüfung), im Hafennutzungsgebiet die Hamburg Port Authority (HPA) und im Bereich der

¹ [Anordnung über Zuständigkeiten im Bauordnungswesen](#) vom 8. August 2006

Kehrwiederspitze, Speicherstadt, Hafencity und den Vorbehaltsgebieten (z. B. Mitte Altona) die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Amt für Bauordnung und Hochbau (BSW/ABH23).

Bauaufsichtsbehörde im Zustimmungsverfahren (§ 64 HBauO) ist die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Amt für Bauordnung und Hochbau (BSW/ABH23).

Als sachverständige Stelle steht die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Amt für Bauordnung und Hochbau, Oberste Bauaufsicht (BSW/ABH2) zur Verfügung.

4 Begriffe

4.1 Notwendiger Stellplatz- und Fahrradplatzbedarf

Werden bauliche Anlagen sowie andere Anlagen errichtet, bei denen Personenverkehr zu erwarten ist, so sind gemäß § 48 Abs. 1 HBauO Stellplätze für Kraftfahrzeuge sowie Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit herzustellen – sogenannte notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradplätze.

Entscheidend für den Umfang der Stellplatz- und Fahrradplatzpflicht ist der Bedarf, der typischerweise durch die zu genehmigende bauliche Anlage und deren Nutzung ausgelöst wird. Er richtet sich nach Art und Zahl der vorhandenen und zu erwartenden Kraftfahrzeuge und Fahrräder der ständigen Benutzerinnen und Benutzer sowie der Besucherinnen und Besucher der baulichen Anlagen. Daher ist die Bedarfsermittlung regelmäßig auf Grundlage pauschalierter Bemessungswerte durchzuführen (siehe Anlage 1, Bemessungswerte zur Ermittlung des notwendigen Stell- und Fahrradplatzbedarfes).

Gemäß § 48 Abs. 1a HBauO gilt die Verpflichtung zur Herstellung und zum Nachweis von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge nicht für Wohnungen oder Wohnheime. Stattdessen entscheiden die Bauherrinnen und Bauherren bei Wohnungsbauten in eigener Verantwortung über die Herstellung von Stellplätzen in angemessenem Umfang. Der Entfall der Nachweispflicht im Baugenehmigungsverfahren entbindet Bauherrinnen und Bauherren nicht davon, sich bei der Planung und Ausführung des Bauvorhabens über die zu erwartenden Mobilitätsbedürfnisse und den Bedarf an Stellplätzen Klarheit zu verschaffen (siehe TEIL B, Empfehlungen für die Ermittlung der mobilitätsbezogenen Bedarfe von Wohnnutzungen). Notwendige Fahrradplätze für Wohnnutzungen sind regelhaft zu ermitteln und nachzuweisen, sie sind nicht von der Nachweispflicht ausgenommen.

4.2 Abminderung / Abminderungsgebiet

Gemäß § 48 Abs. 4 HBauO kann die Herstellung von Stellplätzen ganz oder teilweise untersagt werden, wenn

- die öffentlichen Wege im Bereich des Grundstücks oder die nächsten Verkehrsknoten durch den Kraftfahrzeugverkehr ständig oder regelmäßig zu bestimmten Zeiten überlastet sind bzw. ihre Überlastung zu erwarten ist oder
- das Grundstück durch den öffentlichen Personennahverkehr gut erschlossen ist.

Mit § 48 Abs. 4 HBauO wird die Rechtsgrundlage geschaffen, die Herstellung von Stellplätzen unabhängig von den Gegebenheiten des Einzelfalls von vornherein pauschal zu untersagen. Zur Wahrung eines einheitlichen Verwaltungshandelns ist die Errichtung eines Abminderungsgebietes auf den Bereich der Innenstadt Hamburgs (innerhalb der Wallanlagen) beschränkt. Der Innenstadtbereich ist sehr gut durch den öffentlichen Personennahverkehr erschlossen, da innerhalb kurzer Zeit fußläufig mehrere, unterschiedliche U- und S-Bahn-Haltestellen sowie der Fernbahnhof erreicht werden können. Darüber hinaus wird durch die Untersagung von Stellplätzen der motorisierte Individualver-

kehr innerhalb der Innenstadt verringert, so dass öffentliche Wege dauerhaft von Verkehr und Emissionen entlastet werden (siehe Anlage 2, Karte Abminderungsgebiet Innenstadt).

Bei einem Grundstück im Abminderungsgebiet der Innenstadt steht der Bauherrin oder dem Bauherrn aufgrund der zwingenden Untersagung von Stellplätzen keine individuelle Entscheidungsmöglichkeit zu, weitere zusätzliche Stellplätze herzustellen (siehe Abschnitt 6, Abminderung notwendiger Stellplätze).

4.3 Reduzierung von notwendigen Stellplätzen

Mit den in diesem Bauprüfdienst aufgezeigten Möglichkeiten zur Reduzierung des ermittelten Stellplatzbedarfes stehen den Bauherrinnen und Bauherren verschiedene Bausteine zur Verfügung, mit denen die Anzahl der herzustellenden Stellplätze individuell verringert werden darf. Je nach Lage des Grundstücks innerhalb der Stadt, der Art der Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr, dem Vorhalten von geeigneten Maßnahmen zur gezielten Verringerung des motorisierten Individualverkehrs und vorhabenspezifischer Besonderheiten wird die Stellplatzpflicht gemäß § 48 Abs. 1 HBauO auch erfüllt, wenn der ermittelte Bedarf an notwendigen Stellplätzen dauerhaft reduziert wird und stattdessen geeignete Mobilitätsmaßnahmen vorgehalten werden (siehe Abschnitt 7, Reduzierung notwendiger Stellplätze).

Es wird zwischen folgenden Reduzierungsmöglichkeiten unterschieden, die miteinander kombiniert werden dürfen:

- unter Berücksichtigung der Lagegunst kann die Anzahl an notwendigen Stellplätzen pauschal reduziert werden (siehe Abschnitt 7.1, Lagegunst),
- individuelle Reduzierung der Anzahl an Stellplätzen, sofern die Bauherrin oder der Bauherr für das Vorhaben geeignete Maßnahmen zur Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr vorsieht (siehe Abschnitt 7.2, Vorhabenspezifische Maßnahmen zur Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr) oder
- das Vorhaben liegt in einem Gebiet mit quartiersbezogenem Mobilitätskonzept zur bewussten dauerhaften Verringerung bzw. Verlagerung der Kfz-Nutzung auf den Umweltverbund (siehe Abschnitt 4.4, Quartiere mit gesamtheitlichen Maßnahmen zur Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr).

Ein Mindestbedarf an notwendigen Stellplätzen darf durch die Kombination unterschiedlicher Reduzierungsmöglichkeiten nicht unterschritten werden: es sind **mindestens 20 % des nach Anlage 1 ermittelten notwendigen Stellplatzbedarfs** herzustellen. Im begründeten Einzelfall kann diese Untergrenze an notwendigen Stellplätzen auf Grundlage eines individuell erarbeiteten Mobilitätskonzeptes unterschritten werden.

4.4 Quartiere mit gesamtheitlichen Maßnahmen zur Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr

Insbesondere neu zu entwickelnde Quartiere (z.B. Oberbillwerder, Wilhelmsburg-Mitte) sollen durch ein Bündel von Maßnahmen vom motorisierten Individualverkehr (MIV) entlastet werden. Da derartige Quartiere gesamtheitlich neu geplant und strukturiert werden, können von vornherein die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr und grundstücksübergreifende Maßnahmen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs geschaffen werden.

Beispielsweise können Stellplätze in sog. Mobility Hubs konzentriert werden. Einem Mobility Hub liegt ein modulares System von aufeinander abgestimmten Mobilitätslösungen und Dienstleistungen zugrunde. Es übernimmt zentrale Quartiersfunktionen und hält u.a.

Mobilitätsangebote wie Carsharing, Fahrrad- und Lastenfahrradverleih, E-Ladestationen oder Micro Hubs für die Zustellung von Paketen vor. Die gebündelte Bereitstellung von Mobilitätsangeboten dient der umfänglichen Verwirklichung der individuellen Mobilität im Quartier.

Im Zuge der Planung dieser Quartiere werden quartiersbezogene Mobilitätskonzepte entwickelt, die u.a. in Bebauungsplänen und städtebaulichen Verträgen verankert werden. Im Baugenehmigungsverfahren stellt das jeweilige quartiersbezogene Mobilitätskonzept die Grundlage für die Reduzierung von Stellplatzbedarfen dar.

4.5 Mobilitätsnachweis

Der notwendige Stellplatz- und Fahrradplatzbedarf sowie insbesondere angestrebte Stellplatzreduzierungen in Verbindung mit geeigneten Mobilitätsmaßnahmen können mithilfe des Formblatts „Mobilitätsnachweis“ einfach und nachvollziehbar ermittelt werden (siehe Anlage 4, Formblatt Mobilitätsnachweis). Der Bedarf ist dabei für jede einzelne Nutzung des Vorhabens gesondert zu ermitteln.

Mit Erteilung der Baugenehmigung wird der Mobilitätsnachweis als Bauvorlage rechtsverbindlich. Damit verpflichten sich Bauherrinnen und Bauherren den Stellplatzbedarf dauerhaft zu reduzieren bzw. alternative Mobilitätsangebote verlässlich vorzuhalten. Wenn ein genehmigter Mobilitätsnachweis nicht realisiert oder eingehalten wird, ist ein Verfahren zur Herstellung ordnungsgemäßer Zustände nach § 76 HBauO einzuleiten. Sofern die im Nachweis dargestellten Mobilitätsmaßnahmen nicht umgesetzt werden können, sind nachträglich Ausgleichsbeträge für die reduzierte Stellplatzanzahl zu entrichten (siehe auch Erläuterungen Abschnitt 7.2.1).

TEIL A: ERMITTLUNG DES NOTWENDIGEN MOBILITÄTSBEDARFS

Die nachfolgenden Regelungen gelten für die Ermittlung von notwendigen Stellplätzen und notwendigen Fahrradplätzen bei der Errichtung von baulichen Anlagen, **die nicht dem Wohnen dienen**. Bei der Errichtung von Wohnungen und Wohnheimen entscheiden gemäß § 48 Abs. 1a HBauO die Bauherrinnen und Bauherren in eigener Verantwortung über die Herstellung einer angemessenen Anzahl an Stellplätzen (siehe TEIL B, Empfehlungen für die Ermittlung der Mobilitätsbedarfe bei Wohnnutzungen).

Ferner gelten die nachfolgenden Regelungen für die Ermittlung von notwendigen Fahrradplätzen bei der Errichtung von baulichen Anlagen. Fahrradplätze für Wohnnutzungen und Wohnheime sind regelhaft zu ermitteln und nachzuweisen, sie werden nicht von der Regelung nach § 48 Abs. 1a HBauO erfasst.

5 Ermittlung des notwendigen Stell- und Fahrradplatzbedarfes

5.1 Errichtung von baulichen Anlagen

Bei der Errichtung baulicher Anlagen ist die Anzahl an notwendigen Stellplätzen und Fahrradplätzen nach den pauschalisierten Bemessungswerten der Anlage 1 zu ermitteln. Die Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradplätze ist differenziert nach Beschäftigten/Nutzenden sowie Besucherinnen und Besuchern zu ermitteln (siehe Anlage 1, Spalte E). Von dem ermittelten Bedarf an notwendigen Stellplätzen ist ein Anteil als barrierefreie Stellplätze herzustellen (siehe Anlage 1, Angaben Spalte F).

In den Bemessungswerten der Anlage 1 sind keine Stellplätze für Fahrzeuge von Betrieben mit Lastkraftwagen oder Bussen sowie Stellplätze für betrieblich genutzte Kraftfahrzeuge (Kfz) enthalten. Die Bauherrin bzw. der Bauherr haben ausreichend Stellplatzflächen für derartige Betriebskraftfahrzeuge auf dem Vorhabengrundstück oder auf einem Grundstück in der Nähe vorzuhalten, damit Kraftfahrzeuge nicht im öffentlichen Raum abgestellt werden. Stellplätze für Betriebsfahrzeuge sind von der Abminderung nach Abschnitt 6.1 dieses BPDs ausgenommen.

Für Vorhaben mit Lieferverkehren wie z.B. Verkaufsstätten, Gaststätten, Beherbergungsbetriebe, Krankenhäuser und gewerbliche Anlagen sind Anlieferungszone auf dem Vorhabengrundstück nachzuweisen.

5.2 Änderung und Nutzungsänderung von baulichen Anlagen

Bei baulichen Änderungen bestehender Anlagen und bei Nutzungsänderungen sind nur die notwendigen Stellplätze und Fahrradplätze für den Mehrbedarf, der durch die Änderung ausgelöst wird, nachzuweisen.

Der Mehrbedarf an Stellplätzen und Fahrradplätzen ergibt sich aus der Differenz vom Bedarf des Bestands vor der Änderung zum Gesamtbedarf nach der Änderung. Für beide Berechnungen sind die zum Zeitpunkt der neuen Bescheidung geltenden Werte der Anlage 1 zugrunde zu legen. Geleistete Ausgleichsbeträge aus vorherigen Nutzungen sind dem Grundstück zuzurechnen. Bestehende notwendige Stellplätze und Fahrradplätze sind weiterhin vorzuhalten.

In Folge einer Nutzungsänderung oder einer wesentlichen baulichen Änderung müssen bei einem ermittelten Minderbedarf an notwendigen Stellplätzen oder Fahrradplätzen überzählige, ehemals notwendige Stellplätze oder Fahrradplätze nicht weiter vorgehalten werden. Eine Umnutzung der überzähligen Stellplätze oder Fahrradplätze ist somit möglich.

5.3 Bestehende bauliche Anlagen / Umwandlung von Stellplätzen in Fahrradplätze

Bei bestehenden baulichen Anlagen kann die nachträgliche Herstellung von Stellplätzen gemäß § 76 Abs. 3 HBauO nur im besonders begründeten Einzelfall gefordert werden.

Sofern Bestandsbauten keine oder eine unzureichende Anzahl von Fahrradplätzen aufweisen, ist eine nachträgliche Herstellung von Fahrradplätzen gemäß § 76 Abs. 3 HBauO zu fordern, wenn geeignete Flächen auf dem Grundstück oder in zumutbarer Entfernung auf anderen Grundstücken vorhanden sind.

Die Umnutzung von einzelnen notwendigen Stellplätzen in vorhandenen Garagen zu Fahrradplätzen ist zulässig (siehe § 48 Abs. 3 Satz 2 HBauO). Die Umnutzung einer größeren Anzahl an notwendigen Stellplätzen zu notwendigen Fahrradplätzen kann auf Antrag genehmigt werden (siehe hierzu auch Abschnitt 7.2.5), sofern nachweislich

- die Stellplätze über einen längeren Zeitraum nicht genutzt worden sind oder
- zukünftig motorisierter Individualverkehr dauerhaft durch geeignete Maßnahmen verringert wird, die die erhöhte Nutzung von Fahrrädern belegen bzw. unterstützen

(z.B. Beschäftigtenbefragung zur erhöhten Fahrradnutzung, Errichtung besonders benutzerfreundlicher Fahrradplätze nach Abschnitt 7.2.5) oder

- Fahrradplätze an anderer Stelle auf dem Grundstück nicht hergestellt werden können. Die Errichtung von Fahrradplätzen hat Vorrang gegenüber der Herstellung von Stellplätzen (siehe § 48 Abs. 2 HBauO).

6 Abminderung notwendiger Stellplätze

6.1 Lage des Vorhabens im Abminderungsgebiet

Die Abgrenzung des Abminderungsgebiets der Innenstadt ist der Anlage 2 dieses BPD zu entnehmen. Soweit die Abgrenzung durch Straßen gebildet wird, liegen die Grundstücke mit Belegenheit an dieser Straße innerhalb des Abminderungsgebiets.

Bei Lage des Vorhabens im Abminderungsgebiet der Innenstadt ist die nach Anlage 1 ermittelte Anzahl an notwendigen Stellplätzen auf 25 % abzumindern. Die übrigen 75 % der notwendigen Stellplätze dürfen nicht hergestellt werden. Für sie sind keine Ausgleichsbeträge zu entrichten.

Zusätzliche Stellplätze dürfen im Abminderungsgebiet nicht genehmigt werden (Versagung nach § 48 Abs. 4 HBauO). Bei der Errichtung von Wohnnutzungen im Abminderungsgebiet sind Wohnstellplätze auf ein angemessenes Maß zu begrenzen bzw. können anteilig gemäß § 48 Abs. 4 HBauO unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse untersagt werden.

Beherbergungsbetriebe (siehe Anlage 1, Ziff. 6.4) innerhalb des Abminderungsgebiets der Innenstadt sind von der zwingenden Abminderung der Stellplätze auf 25 % ausgenommen.

7 Reduzierung notwendiger Stellplätze

7.1 Lagegunst

In § 48 Abs. 1 HBauO wird hinsichtlich des Stellplatzbedarfes auf den zu erwartenden Zu- und Abfahrtsverkehr abgestellt, der durch ständige Benutzerinnen und Benutzer sowie Besucherinnen und Besucher ausgelöst wird. Unter dem Begriff „Lagegunst“ wird in diesem Kontext die günstige Lage des Vorhabengrundstücks bezüglich der verkehrstechnischen Erreichbarkeit verstanden, hier insbesondere die gute Erreichbarkeit des Vorhabengrundstücks ohne Kfz-Nutzung.

Die Lagegunst darf bei der Ermittlung des Stellplatzbedarfes von der Bauherrin oder dem Bauherrn berücksichtigt werden: je nach Lage des Vorhabens innerhalb der Stadt und der Anbindung an den ÖPNV kann der ermittelte Stellplatzbedarf anhand der Tabelle 1 pauschal ohne weiteren Nachweis reduziert werden.

Die Tabelle differenziert stufenweise danach, ob sich das Vorhaben in der sog. Inneren oder Äußeren Stadt befindet und in welcher Entfernung sich das Vorhabengrundstück zur nächsten schienengebundenen S- oder U-Bahn-Haltestelle befindet (Laufänge vom Vorhabengrundstück zur Haltestelle max. 600 m) bzw. zur nächsten Metrobus-Haltestelle (Laufänge max. 300 m). Die Laufänge ist zwischen Hauptzugang Gebäude und Eingang zur Haltestelle zu messen.

Bei Vorhaben innerhalb der Inneren Stadt darf der Stellplatzbedarf stärker prozentual je nach Entfernung zur nächsten schienengebundenen S- oder U-Bahn-Haltestelle bzw. Metrobus-Haltestelle reduziert werden. Die Innere Stadt stellen urban geprägte Bereiche

dar, die sich im Gegensatz zur Äußeren Stadt durch weitere Mobilitätsangebote auszeichnen (u.a. kleinräumige Strukturen, die eine gute Erreichbarkeit ohne Kfz begünstigen und in denen viele Wege zu Fuß oder per Fahrrad erledigt werden können (siehe Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Mobilitätsstudie „Mobilität in Deutschland“ (MiD)); Anzahl angemeldete Kfz pro Haushalt; Ausweisung vorhandener und zukünftiger Bewohnerparkgebiete mit Parkraummanagement und – überwachung; Erreichbarkeit des nächsten Fernbahnhofs mit ÖPNV oder Fahrrad; Erreichbarkeit über das Veloroutennetz; Gebiete mit Carsharing-Angeboten etc.).

Die Abgrenzung der Inneren Stadt zur Äußeren Stadt ist der Anlage 3 dieses BPD zu entnehmen: die Bereiche innerhalb der schwarzen Linie gelten als Innere Stadt; die Bereiche außerhalb der schwarzen Linie gelten als Äußere Stadt. Soweit die Abgrenzung durch Straßen gebildet wird, liegen die Grundstücke mit Belegenheit an dieser Straße innerhalb der Inneren Stadt.

Bei Vorhaben im Bereich des Abminderungsgebiets der Innenstadt sind keine weiteren Reduzierungen aufgrund der hier beschriebenen Lagegunst möglich (diese wurde bereits bei der Abminderung der ermittelten Stellplatzanzahl auf 25 % berücksichtigt).

	Stufe 1: Entfernung zur S- und U-Bahn-Haltestelle Lauflänge \leq 600 m oder Entfernung zur Metrobus-Haltestelle Lauflänge \leq 300 m	Stufe 2: Entfernung zur S- und U-Bahn-Haltestelle Lauflänge \geq 600 m oder Entfernung zur Metrobus-Haltestelle Lauflänge \geq 300 m
Vorhaben Innere Stadt	Reduzierung Stellplatzbedarf um bis zu 40%	Reduzierung Stellplatzbedarf um bis zu 20 %
Vorhaben Äußere Stadt	Reduzierung Stellplatzbedarf um bis zu 30%	keine Reduzierung

Tabelle 1: Reduzierung Stellplatzbedarf nach Lage des Bauvorhabens in der Stadt (Lagegunst)

Der für das Vorhaben ermittelte Bedarf an notwendigen Stellplätzen gemäß Anlage 1 darf insgesamt (sowohl Beschäftigten- als auch Besucherstellplätze) nach den Werten der Tabelle 1 pauschal ohne weiteren Nachweis reduziert werden. Die ermittelte reduzierte Anzahl stellt somit den Grundbedarf an notwendigen Stellplätzen dar. Weitere vorhabenspezifische individuelle Reduzierungen nach Abschnitt 7.2 sind von diesem ermittelten Grundbedarf zu subtrahieren (siehe auch Anlage 4, Formblatt Mobilitätsnachweis).

Die ermittelte Anzahl an notwendigen Fahrradplätzen ist in voller Höhe sowohl innerhalb der Inneren Stadt als auch der Äußeren Stadt herzustellen. Die Werte der Tabelle 1 stellen somit keine Reduzierungsmöglichkeit für Fahrradplätze dar.

7.2 Vorhabensspezifische Maßnahmen zur Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr

7.2.1 Allgemeines

Zusätzlich zu den in Abschnitt 7.1 benannten pauschalen Reduzierungsmöglichkeiten kann die Bauherrin oder der Bauherr individuell für eine Reduzierung des notwendigen Stellplatzbedarfs geeignete Maßnahmen ergreifen, mit denen dauerhaft der motorisierte Individualverkehr verringert bzw. vermieden wird.

Folgende Maßnahmen sind geeignet, die auch miteinander kombiniert werden dürfen:

- bei Arbeitsstätten Reduzierung von Beschäftigtenstellplätzen durch Abschluss des Job-Tickets („HVV-ProfiTicket“) oder ganzjähriger ÖPNV-Dauerkarten,
- bei Kultur- sowie Sportveranstaltungen Reduzierung von Besucherstellplätzen durch Abschluss des Kombi-Tickets,
- die Einrichtung von vorhabenbezogenen Sharing-Angeboten für die Reduzierung von Beschäftigten- und/oder Besucherstellplätzen oder
- bei Herstellung von besonders benutzerfreundlichen Fahrradplätzen für die Reduzierung von Beschäftigten- und/oder Besucherstellplätzen.

Bei Anwendung verschiedener Reduzierungsmöglichkeiten darf jedoch ein Mindestbedarf an notwendigen Stellplätzen nicht unterschritten werden: es sind **mindestens 20 % des nach Anlage 1 ermittelten notwendigen Stellplatzbedarfs** herzustellen. Im begründeten Einzelfall kann diese Untergrenze an notwendigen Stellplätzen auf Grundlage eines individuell erarbeiteten Mobilitätskonzeptes unterschritten werden.

Im Baugenehmigungsverfahren sind geeignete Nachweise über die verkehrsmindernde Maßnahme vorzulegen, u.a. Vertragsunterlagen oder Auswertung einer Beschäftigtenbefragung zur Verkehrsmittelnutzung etc..

Die Bauherrin oder der Bauherr (ggf. Betreiberin / Betreiber) verpflichtet sich in rechtlich bindender Erklärung, die individuellen Mobilitätsmaßnahmen dauerhaft umzusetzen und vorzuhalten. Der eingereichte Stellplatznachweis bzw. das ausgefüllte Formblatt (siehe Anlage 4, Formblatt Mobilitätsnachweis) werden als Bauvorlage verbindlicher Bestandteil der Baugenehmigung. Eine Nichteinhaltung des Mobilitätsnachweises stellt einen Verstoß gegen die Baugenehmigung dar.

Im Baugenehmigungsbescheid ist sowohl die nach der Anlage 1 ermittelte Anzahl an notwendigen Stellplätzen als auch die aufgrund der geeigneten Maßnahmen reduzierte Anzahl an notwendigen Stellplätzen separat aufzuschlüsseln und festzusetzen. Dabei ist die reduzierte Anzahl an notwendigen Stellplätzen aufgrund individueller Maßnahmen nach Abschnitt 7.2 widerruflich festzusetzen. Diesbezüglich ist ein Hinweis auf die Verpflichtung zur Zahlung von Ausgleichsbeträgen gemäß § 49 HBauO aufzunehmen, sofern der genehmigte Mobilitätsnachweis nicht umgesetzt bzw. eingehalten wird.

Bei einem Verstoß gegen die Baugenehmigung ist ein Verfahren nach § 76 HBauO zur Herstellung ordnungsgemäßer Zustände einzuleiten. Sofern individuelle Mobilitätsmaßnahmen dauerhaft von der Bauherrin oder dem Bauherrn nicht umgesetzt werden können, ist die Festsetzung bezgl. der reduzierten Anzahl an notwendigen Stellplätzen zu widerrufen und es ist eine Zahlungsaufforderung über die Zahlung von Ausgleichsbeträgen an die Bauherrin oder den Bauherrn zu versenden. Für die Zahlung von Ausgleichsbeträgen gilt der zum Zeitpunkt des Widerrufs gültige Ausgleichsbetrag gemäß § 49 HBauO.

7.2.2 Job-Ticket bzw. ganzjährige ÖPNV-Dauerkarte für Beschäftigte

Durch Abschluss von „Job-Tickets“ („HVV-ProfiTicket“) bzw. ganzjähriger ÖPNV-Dauerkarte für die Beschäftigten kann die Bauherrin oder der Bauherr die ermittelte Anzahl an notwendigen Stellplätzen für die Beschäftigten reduzieren. Für das Maß der Reduzierung ist die konkrete Anzahl der Abonnements nachzuweisen. Diese individuelle Möglichkeit besteht zusätzlich zur pauschalen Bedarfsreduktion nach Abschnitt 7.1 dieses BPDs.

Besucherstellplätze sowie Fahrradplätze werden von der Bedarfsminderung durch das Jobticket nicht erfasst.

Zur Anerkennung der Bedarfsreduktion müssen vorliegen:

- der Nachweis über den Abschluss eines Großkundenabonnementvertrags (GKA) beim Hamburger Verkehrsverbund zwischen dem Arbeitgeber und der S-Bahn Hamburg GmbH bzw. eine Bestätigung des Arbeitgebers über Jahreskarten bzw. Monatskartenabonnements, die individuell von einzelnen Beschäftigten abgeschlossen wurden (bei Arbeitgebern mit mehreren Filialen oder Dienststellen darf sich die anzugebende Teilnehmerzahl am Großkundenabonnement lediglich auf die konkret betrachtete Filiale bzw. Dienststelle beziehen),
- die absolute und prozentuale Zahl der Teilnehmer am Großkundenabonnement und
- die Zusicherung der jährlichen Übermittlung des Nachweises über die tatsächliche Teilnahme am Großkundenabonnement (Bestätigung der S-Bahn Hamburg GmbH).

nachgewiesene Großkundenabonnements/ Monatskartenabonnements der Beschäftigten [Angaben in Prozentanteilen aller Beschäftigten] (Abminderungsgebiet)	70	80	90	---	---	---
nachgewiesene Großkundenabonnements/ Monatskartenabonnements der Beschäftigten [Angaben in Prozentanteilen aller Beschäftigten] (Übrige Stadt)	40	50	60	70	80	90
Reduktion der Anzahl der herzustellenden Beschäftigtenplätze um [in Prozent]	10	25	40	55	70	85

Sofern bei Erteilung der Baugenehmigung der spätere Nutzer noch nicht feststeht, kann der Nachweis zur Nutzung des Jobtickets im Baugenehmigungsverfahren nicht erbracht werden. In einem solchen Fall ist der Stellplatzbedarf zunächst für die beantragte Nutzung zu ermitteln. Die Bedarfsreduktion durch das geplante Jobticket kann dabei berücksichtigt werden, in dem im Genehmigungsbescheid die Zahlung von Ausgleichsbeträgen in Höhe der angenommenen Stellplatzreduzierung festgesetzt wird. Bis zur Aufnahme der Nutzung kann die Festsetzung zu den Ausgleichsbeträgen auf Antrag zurückgenommen werden, sofern bis zu diesem Zeitpunkt der konkrete Nachweis über den Abschluss des Großkundenabonnements vorgelegt wird. Fällt der prozentuale Anteil an Jobtickets geringer aus als vom Antragsteller bei der Bemessung angenommen, so sind auch für diesen Fall Ausgleichsbeträge für den Anteil der nicht hergestellten Stellplätze zu leisten.

7.2.3 Kombiticket

Das Kombi-Ticket ist eine Form der tatsächlichen Verringerung des Bedarfs an Kfz-Stellplätzen für Theater-, Konzert-, Sport- und Freizeitveranstaltungen sowie sonstige Veranstaltungen, die über den Vorverkauf Eintrittskarten vertreiben. Durch vertragliche Absicherung mit der S-Bahn Hamburg GmbH im Auftrag des Hamburger Verkehrsverbundes wird mit jeder Eintrittskarte die Hin- und Rückfahrt mit dem ÖPNV zu den Veranstaltungen kostenlos eingeräumt.

Bei Abschluss eines Kombi-Ticket-Vertrags darf die ermittelte Anzahl an notwendigen Besucherstellplätzen auf 50 % reduziert werden. Barrierefreie Stellplätze werden von der Bedarfsminderung durch das Kombiticket nicht erfasst.

7.2.4 Sharing-Angebote

Es gibt unterschiedliche Formen von Sharing-Angeboten im Bereich der Mobilität.

Beim Carsharing nutzen unterschiedliche Personen nacheinander ein Kraftfahrzeug. Im Gegensatz zum sogenannten Free Floating Carsharing spricht man vom stationsbasierten Carsharing, wenn das Fahrzeug an bestimmten Stationen abgeholt und wieder abgestellt werden muss.

Je nach beantragter Nutzung des Vorhabens ist für die Bedarfsreduktion ein geeignetes Konzept für ein stationsbasiertes Carsharing vorzulegen. Nach derzeitigen Erkenntnissen ist bei einem stationsbasierten Carsharing der motorisierte Individualverkehr um ein Verhältnis von 1:5 verringert (1 Carsharing-Stellplatz ersetzt 5 notwendige Stellplätze).

Stationsbasierte Carsharing-Stellplätze sind auf dem Vorhabengrundstück oder auf einem Grundstück in der Nähe (siehe Abschnitt 8.1) unterzubringen. Als Nachweis für eine Bedarfsreduktion im Baugenehmigungsverfahren ist ein Rahmenvertrag mit einem Carsharing-Anbieter vorzulegen. Hierbei ist sicher zu stellen, dass die festgelegte Anzahl an Carsharing-Fahrzeugen für die Nutzer dauerhaft zur Verfügung steht.

Darüber hinaus gibt es auch Sharing-Angebote für muskelbetriebene oder elektro-basierte Fahrzeuge oder Fahrzeugergänzungen, die eine Alternative zum Kraftfahrzeug darstellen und insbesondere auch für Transporte geeignet sind (Lastenfahrrad, Lastenpedelec, Fahrradanhänger etc.).

Der Grundbedarf an notwendigen Stellplätzen darf pauschal um 5 % reduziert werden, sofern die Einrichtung einer solchen Sharing-Station in unmittelbarer Umgebung der jeweiligen Nutzung zugeordnet werden kann. Voraussetzung dafür ist, dass die Sharing-Station auf (Mit-)Initiative der Nutzung neu geplant, eingerichtet und/oder (mit-)finanziert wird, hierzu zählt auch eine Flächenbereitstellung auf privatem Grund. Der Verweis auf eine bestehende Sharing-Station, die bereits im Umfeld oder im öffentlichen Raum vorhanden ist, genügt nicht für die pauschale Minderung um 5% (z.B. Verweis auf bestehende StadtRad-Station in der Nähe des Vorhabengrundstücks ist unzureichend).

Sharing-Angebote für Transporte wie Lastenfahrräder o.ä. sind für die Bedarfsreduktion von Besucherstellplätzen bei Verkaufsstätten und gewerblichen Anlagen geeignet. Bei Vorhaltung einer der Nutzung angemessenen Anzahl an Lastenfahrrädern für Kundinnen und Kunden wird der motorisierte Individualverkehr im Verhältnis 1:1 verringert (1 Lastenfahrrad-Stellplatz ersetzt 1 notwendigen Stellplatz).

Für manche Nutzungen bietet sich ein privater Fahrradverleih an, z.B. für Hotels oder Jugendherbergen. Mit einem schlüssigen Konzept zur Fahrradnutzung (inkl. Wartung und Reparatur der Fahrräder) kann der Stellplatzbedarf anteilig reduziert werden, je nach Konzept ist ggf. ein Rahmenvertrag mit einem gewerblichen Fahrradverleih vorzulegen. Hierdurch wird die MIV-unabhängige Mobilität vor Ort gefördert.

7.2.5 Errichtung von besonders benutzerfreundlichen Fahrradplätzen

Der notwendige Stellplatzbedarf kann anteilig reduziert werden, sofern geeignete Maßnahmen vorgehalten werden, die die Fahrradbenutzung durch Beschäftigte oder Besucherinnen und Besucher nachdrücklich unterstützt und wenn

- notwendige Fahrradplätze besonders benutzerfreundlich gestaltet und/oder
- weitere zusätzliche (d.h. über das erforderliche Maß an notwendigen Fahrradplätzen hinaus) besonders benutzerfreundliche Fahrradplätze vorgehalten werden.

Die Herstellung von vier besonders benutzerfreundlich gestalteten Fahrradplätzen (sowohl notwendige als auch zusätzliche Fahrradplätze) ersetzt einen notwendigen Stellplatz (4 Fahrradplätze ersetzen 1 Stellplatz). Durch die Errichtung von besonders benutzerfreundlichen Fahrradplätzen kann maximal 30 Prozent des notwendigen Stellplatzbedarfes ersetzt werden. Nur im begründeten Einzelfall (z.B. aussagekräftiger Nachweis über erhöhte Fahrradbenutzung durch Beschäftigtenbefragung) kann ein größerer Anteil an notwendigen Stellplätzen ersetzt werden.

Fahrradplätze für Besucherinnen und Besucher gelten u.a. als besonders benutzerfreundlich, wenn sie als leicht auffindbare und ebenerdig erreichbare Abstellanlagen mit Wetter- und Diebstahlschutz hergestellt werden.

Fahrradplätze für Beschäftigte gelten u.a. als besonders benutzerfreundlich, wenn die Abstellanlage witterungs- und diebstahlgeschützt angeordnet und hindernisfrei zugänglich ist. Sie ist entweder ebenerdig anzuordnen oder über einen ausreichend dimensionierten Aufzug bzw. eine vom Kfz-Verkehr unabhängige Rampe zu erreichen. Die Anzahl der Aufzüge/Rampen muss im Verhältnis zur Größe der Abstellanlage bemessen werden, damit jederzeit eine gute Erreichbarkeit gewährleistet wird. Die Abstellanlage muss einfach, unkompliziert und ohne Kraftaufwand zu bedienen sein. Darüber hinaus sind Dusch- und Umkleibereiche für Beschäftigte sowie ggf. Elektro-Ladestationen für E-Bikes (Ladeschränke oder Schließfächer mit integriertem Stromanschluss) vorzuhalten.²

7.2.6 Vorhabensspezifischer Mobilitätsnachweis

Ein vorhabenspezifischer Mobilitätsnachweis ist im Einzelfall möglich, sofern über die vorgenannten Reduzierungsmöglichkeiten hinaus weitere geeignete Maßnahmen zur Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr bzw. Verlagerung auf den Umweltverbund von der Bauherrin oder dem Bauherrn realisiert und dauerhaft vorgehalten werden.

7.3 Nutzungsbedingte Besonderheiten

7.3.1 Nicht erfasste Nutzungen

Für Nutzungen, die in der Anlage 1 nicht erfasst sind, ist der Stellplatz- und Fahrradplatzbedarf nach den besonderen Verhältnissen im Einzelfall unter sinngemäßer Berücksichtigung der Bemessungswerte für Verkehrsquellen mit vergleichbarem Stellplatz- bzw. Fahrradplatzbedarf zu ermitteln. Die sinnvolle Interpolation zwischen zwei vergleichbaren Nutzungsarten ist zulässig.

7.3.2 Bedarfsermittlung aufgrund der Beschäftigtenzahl

Ergibt sich bei der Ermittlung nach Anlage 1 über einen flächenbezogenen Bemessungswert (Bemessungswert, der auf einer Flächenermittlung mit Angabe in m² basiert) ein Bedarf an notwendigen Stellplätzen bzw. notwendigen Fahrradplätzen, der in einem offensichtlichen Missverhältnis zu der Zahl der Beschäftigten steht, so ist bei der Ermittlung des Stellplatz- und Fahrradplatzbedarfes auf die konkrete Zahl der Beschäftigten abzustellen: es ist dann für je drei Beschäftigte ein Stellplatz bzw. Fahrradplatz nachzuweisen. Diese Nachweismöglichkeit bezieht sich vor allem auf gewerbliche Nutzungen mit einem hohen Flächenanteil und vergleichsweise geringem Anteil an Beschäftigten (z.B. Lager), nicht jedoch auf gewerbliche Nutzungen mit einer hohen Anzahl an Besuchern (z.B. Hotels).

Von einem offensichtlichen Missverhältnis ist auszugehen, wenn das Ergebnis nach dem Beschäftigtenschlüssel um mehr als 25 % vom Ergebnis nach dem Flächenschlüssel

² Siehe auch Leitfaden „Fahrradparken im Quartier“, hrsg. Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Dezember 2020

abweicht. Stellplätze und Fahrradplätze für Besucherinnen und Besucher werden von dieser Regelung nicht berührt, diese sind weiterhin auf der Grundlage des Flächenschlüssels gemäß Anlage 1 nachzuweisen.

7.3.3 Doppelnutzung von Stellplätzen und Fahrradplätzen

Die Nutzung von Stellplätzen oder Fahrradplätzen zum mehrfachen Nachweis des notwendigen Bedarfs (Doppelnutzung) ist zulässig, wenn es zu keinen zeitlichen Überschneidungen während der Hauptbetriebszeiten kommt.

Die Doppelnutzung darf nur angewendet werden,

- wenn Betriebsbeschreibungen mit eindeutig begrenzten Hauptbetriebszeiten der Nutzungen vorgelegt werden und
- ausreichend Zeit (mind. 1 Stunde) zwischen den jeweiligen Hauptbetriebszeiten der einzelnen Nutzungen für den jeweiligen Zu- und Abfahrtsverkehr liegt.

Maximal 80 % der notwendigen Stellplätze und Fahrradplätze einer Nutzung dürfen in Doppelnutzung nachgewiesen werden. Bereits vorhandene notwendige Stellplätze und Fahrradplätze anderer Nutzungen dürfen ebenfalls bis zu maximal 80 % in Doppelnutzung beansprucht werden.

Ein Nachweis notwendiger Stellplätze oder Fahrradplätze auf Flächen anderer Nutzungen ist durch Baulast zu sichern, wenn das begünstigte und das belastete Grundstück nicht identisch sind. Die jeweils erforderliche Zugänglichkeit der Stellplätze oder Fahrradplätze, z. B. in den Abendstunden oder am Wochenende, ist zu gewährleisten. Eine entsprechende Auflage ist in den Baugenehmigungsbescheid aufzunehmen.

7.3.4 Befristete Genehmigung

Bei Erteilung einer befristeten Baugenehmigung oder einer befristeten Nutzungsgenehmigung ist eine von der Anlage 1 abweichende geringere Bemessung der notwendigen Stellplätze und Fahrradplätze gerechtfertigt, wenn die Befristung äußerstenfalls fünf Jahre beträgt. Die festzusetzende Anzahl ist im Einzelfall auf die ohne erheblichen Aufwand auf dem eigenen oder einem in der Nähe gelegenen Grundstück herstellbaren Stellplätze und Fahrradplätze abzustellen.

Der Bescheid über die befristete Genehmigung ist mit dem Hinweis zu versehen, dass die nach Anlage 1 notwendigen Stellplätze und Fahrradplätze im Falle einer längerfristigen Nutzung oder eines längerfristigen Bestehens der baulichen Anlage nachzuweisen sind.

7.3.5 Zeitlich nachfolgende Einrichtung einer Stell- oder Fahrradplatzanlage

Sind notwendige Stellplätze und Fahrradplätze auf dem Baugrundstück nicht herstellbar und sollen daher in einer geplanten Stellplatzanlage eines anderen Bauträgers nachgewiesen werden, deren Herstellung erst später erfolgen kann, so ist die Herstellung oder der Nachweis der im Baugenehmigungsbescheid festgesetzten Zahl notwendiger Stellplätze oder Fahrradplätze bis zur Errichtung der geplanten Anlage zu stunden, längstens bis zu fünf Jahren.

Voraussetzung ist, dass die betreffenden Stellplätze durch Baulast seitens des anderen Bauträgers auf dem Grundstück gesichert werden. Die Bauherrin oder der Bauherr soll für die Übergangszeit in Abhängigkeit von der Umgebung verpflichtet werden, Stellplätze und Fahrradplätze durch Anmietung in der Nähe zur Verfügung zu stellen.

8 Herstellung der notwendigen Stellplätze und Fahrradplätze

8.1 Herstellung auf dem Baugrundstück oder auf einem Grundstück in der Nähe

Die Zahl der notwendigen Stellplätze und notwendigen Fahrradplätze ist von der Bauherrin oder dem Bauherrn auf dem Baugrundstück oder baulastgesichert auf einem geeigneten Grundstück in der Nähe herzustellen (Sicherung durch Baulast siehe § 79 HBauO). Ein privater Mietvertrag über angemietete Stellplatzflächen reicht als Nachweis nicht aus.

Ein Grundstück kann in der Regel als in der Nähe liegend angesehen werden, wenn es für den Nachweis der notwendigen Stellplätze in max. 400 m Lauflinie bzw. für den Nachweis der notwendigen Fahrradplätze in max. 50 m Lauflinie zu erreichen ist. Voraussetzung ist jedoch, dass zwischen dem Baugrundstück und dem als geeignet angesehenen Grundstück keine Hindernisse, wie z. B. schwer zu überquerende Straßen ohne Ampelanlagen oder Fußgängerüberwege, vorhanden sind. Im Bereich zusammenhängender Einzelhandelsbetriebe können im Einzelfall auch größere Entfernungen akzeptiert werden.

8.2 Herstellung von Fahrradplätzen für Besucherinnen und Besucher

Für allgemein zugängliche Nutzungen wie Verkaufsstätten, Versammlungsstätten oder Sportstätten sind die notwendigen Fahrradplätze grundsätzlich ebenerdig und hindernisfrei auf dem Grundstück oder auf einem geeigneten Grundstück in der Nähe herzustellen. Insbesondere ist zu berücksichtigen, dass Fahrradplätze für Besucherinnen und Besucher nicht in Keller- oder Tiefgaragengeschoßen untergebracht, sondern nahe am Eingangsbereich der Nutzung zu errichten sind, da sie sonst nicht angenommen werden.

9 Ausgleichsabgabe für notwendige Stellplätze und Fahrradplätze

9.1 Allgemeines

Ist die Herstellung auf dem Grundstück oder auf einem Grundstück in der Nähe nicht oder nur unter unzumutbaren Schwierigkeiten möglich, hat die Bauherrin oder der Bauherr nach § 49 Abs. 1 HBauO die Stellplatz- und Fahrradplatzpflicht durch Zahlung eines Ausgleichsbetrags an die Freie und Hansestadt Hamburg zu erfüllen.

Daraus ergibt sich folgende, gesetzlich verankerte Reihenfolge bei der Herstellung notwendiger Stellplätze und Fahrradplätze:

1. Herstellung der notwendigen Stell- und Fahrradplätze auf dem eigenen Grundstück
2. Baulastgesicherte Herstellung der notwendigen Stell- und Fahrradplätze auf einem Nachbargrundstück
3. Zahlung von Ausgleichsbeträgen gemäß § 49 HBauO

Die Erteilung einer Abweichung nach § 69 HBauO von der Stellplatz- und der Fahrradplatzpflicht ist ausgeschlossen, da § 49 HBauO für den Fall der Unmöglichkeit oder der Unzumutbarkeit der tatsächlichen Herstellung von notwendigen Stellplätzen und Fahrradplätzen als zwingende Rechtsfolge die Ausgleichszahlungspflicht festlegt.

Die im Vergleich zu ebenerdigen Stellplätzen höheren Herstellungskosten für Tiefgaragenplätze sind in der Regel keine unzumutbaren Schwierigkeiten im Sinne des § 49 Abs. 1 HBauO. Von einer wirtschaftlichen Unzumutbarkeit kann in der Regel erst

ausgegangen werden, wenn die Herstellungskosten für einen Stellplatz das **Achtfache** des Ausgleichsbetrags nach § 49 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a HBauO betragen.

Eine Wahlmöglichkeit zwischen Herstellung und Zahlung von Ausgleichsbeträgen besteht nicht. Die Höhe der Ausgleichsbeträge wird in § 49 Abs. 2 HBauO geregelt.

Einmal geleistete Ausgleichsbeträge aus vorherigen Nutzungen sind dem Grundstück zuzurechnen.

9.2 Notwendige Stellplätze und Fahrradplätze, die nicht hergestellt werden dürfen

Ist die Herstellung notwendiger Stellplätze und Fahrradplätze aufgrund von Rechtsvorschriften untersagt (rechtliche Unmöglichkeit), ist von der Bauherrin oder dem Bauherrn kein Ausgleichsbetrag zu erheben.

Der Fall der rechtlichen Unmöglichkeit liegt vor, insbesondere wenn:

- die Gehwegüberfahrt aufgrund wegrechtlicher Gründe untersagt wird (§ 18 HWG),
- von Stellplätzen oder Fahrradplätzen unzumutbare Belästigungen für Bewohner und Nachbarschaft ausgehen können und daher die Herstellung untersagt wird (§ 3 HBauO),
- die Herstellung von Stellplätzen pauschal aufgrund des § 48 Abs. 4 HBauO (Abminderung) untersagt wird oder
- die Herstellung von Stellplätzen aus Gründen des Denkmalschutzes untersagt wird, um den Bestand, das Erscheinungsbild oder die weitere Nutzung eines Kulturdenkmals im Sinne des § 2 Denkmalschutzgesetz nicht zu gefährden.

10 Baugenehmigungsverfahren

10.1 Festsetzung des Stellplatz- und Fahrradplatzbedarfs

Der mit dem Bauantrag einzureichende Stell- und Fahrradplatznachweis ist im Baugenehmigungsverfahren mit Konzentrationswirkung (§ 62 HBauO) von der Bauaufsichtsbehörde zu prüfen. Die Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradplätze ist dabei nach den Vorgaben der Anlage 1 getrennt für die unterschiedlichen Nutzungsarten im Baugenehmigungsbescheid festzusetzen.

Die Anzahl der Stellplätze und Fahrradplätze ist differenziert nach Besucherinnen und Besuchern sowie Beschäftigten/Nutzenden festzulegen. Ebenfalls ist die Anzahl an barrierefreien Stellplätzen gesondert festzusetzen.

Das Berechnungsergebnis bei der Ermittlung der notwendigen Stellplätze und Fahrradplätze ist in jedem Schritt getrennt nach den unterschiedlichen Nutzungsarten kaufmännisch zu runden (2,4 entspricht 2 Stellplätzen; 3,6 entspricht 4 Stellplätzen)

Notwendige Stellplätze und Fahrradplätze sind bis zur Aufnahme der Nutzung der baulichen Anlage bereitzustellen.

10.2 Festsetzung des Ausgleichsbetrags

Die Anzahl der durch Ausgleichsbeträge abzulösenden Stellplätze und Fahrradplätze ist im Baugenehmigungsbescheid festzusetzen.

Nach Erhalt der Zahlungsaufforderung sind Ausgleichsbeträge bis zur Aufnahme der Nutzung, spätestens jedoch bis zu einem halben Jahr nach Fertigstellung des Bauvor-

habens zu zahlen. Eine Stundung von festgesetzten Ausgleichsbeträgen ist nicht zulässig. Die Stundung nach § 59 Landeshaushaltsordnung (wirtschaftliche Notlage) bleibt unberührt.

10.3 Höhe der Ausgleichsbeträge

Die Höhe der Ausgleichsbeträge für notwendige Stellplätze und Fahrradplätze ist in § 49 Abs. 2 HBauO festgelegt.

Bei Änderung der Nutzung werden gemäß § 49 Abs. 2 Nr. 1 HBauO für die jeweils ersten drei durch Ausgleichsbeträge abzulösenden Stellplätze 0 Euro erhoben.

Die Unterteilung einer zusammenhängenden Gesamtmaßnahme in Einzelanträge zum alleinigen Zweck der Mehrfachinanspruchnahme dieser Regelung schafft keinen erneuten Anspruch auf diese Privilegierung.

TEIL B: EMPFEHLUNGEN FÜR DIE ERMITTLUNG DER MOBILITÄTS- BEZOGENEN BEDARFE VON WOHNNUTZUNGEN

Mobil zu sein, ist eines der grundlegenden Daseinsbedürfnisse – dies kann auf vielfältige und nachhaltige Weise in Wohngebäuden und -quartieren ermöglicht und gefördert werden. Das Mobilitätsverhalten von Bewohnenden ist maßgeblich dadurch geprägt, welche Mobilitätsangebote im Quartier zur Verfügung stehen. Ein vielfältiges, intuitives und inklusives Angebot soll Bewohnende animieren, die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) bevorzugt zu benutzen.

Im Folgenden werden Empfehlungen und Anregungen für die Planung und Ausgestaltung von Mobilitätsangeboten bei Wohnungsbauvorhaben gegeben. Es handelt sich um unverbindliche Hinweise, die von der Bauherrin oder dem Bauherrn bei der Entscheidung über die angemessene Errichtung bzw. Vorhaltung von Mobilitätsmaßnahmen herangezogen werden können.

11 Ermittlung des Mobilitätsbedarfes für Wohnnutzungen

11.1 Rechtliche Grundlagen

Die generelle Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge bei Wohnungsbauvorhaben ist mit Änderung der Hamburgischen Bauordnung im Jahr 2014 aufgehoben worden. Gemäß § 48 Abs. 1a HBauO gilt die Verpflichtung zur Herstellung oder zum Nachweis von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge nicht für Wohnungen oder Wohnheime. Stattdessen entscheidet die Bauherrin oder der Bauherr in eigener Verantwortung über die Herstellung von Stellplätzen in angemessenem Umfang. Dabei sind die örtlichen Verkehrsverhältnissen sowie die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr zu berücksichtigen und zu erwägen, inwieweit vorhabenspezifische Maßnahmen zur Vermeidung von motorisierten Individualverkehr vorgesehen werden können.

Bei der Ermittlung des Mobilitätsbedarfes sind gemäß § 48 Abs. 1a HBauO insbesondere auch die Belange von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu berücksichtigen. Empfohlen wird bei größeren Wohnanlagen mit einer Anzahl von mehr als 40 Wohneinheiten mindestens einen barrierefreien, ebenerdig erreichbaren Stellplatz auf dem Grundstück zu errichten.

Die Herstellung von notwendigen Fahrradplätzen bei Wohnungsbauvorhaben ist nach wie vor in § 48 HBauO verpflichtend geregelt. Die Bemessungswerte wurden in den letzten Jahren dem veränderten Mobilitätsverhalten und der damit verbundenen deutlichen Zunahme an Fahrradverkehr entsprechend angepasst (siehe Anlage 1, Nr. 1, Bemessungswerte für Wohngebäude).

11.2 Mobilitätsbedarfe bei Nachverdichtung, Entfall von bestehenden Stellplätzen

Insbesondere bei Nachverdichtungen in bestehenden Wohnquartieren mit hohem Parkdruck im Bereich der öffentlichen Wege obliegt es den Bauherrinnen und Bauherren gemäß § 48 Abs. 1a HBauO, sich mit dem Mobilitätsverhalten der zukünftigen Bewohnenden auseinanderzusetzen und in eigener Verantwortung geeignete Mobilitätsmaßnahmen vorzusehen.

Vor allem bei Nachverdichtungen, bei denen Flächen von bestehenden Stellplatzflächen überbaut und keine bzw. anteilig verringerte Stellplätze neu errichtet werden, sind seitens der Bauherrin bzw. des Bauherrn geeignete Mobilitätsmaßnahmen vorzusehen, um der Verlagerung parkender Kraftfahrzeuge in den öffentlichen Raum und der weiteren Zunahme an motorisierten Individualverkehr entgegenzuwirken.

11.3 Lage der Wohnnutzung im Abminderungsgebiet

Bei der Errichtung von Wohnnutzungen im Abminderungsgebiet sind die Stellplätze auf ein angemessenes Maß zu begrenzen bzw. können gemäß § 48 Abs. 4 HBauO unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse anteilig untersagt werden.

Die Abgrenzung des Abminderungsgebiets ist der Anlage 2 dieses BPD zu entnehmen. Soweit die Abgrenzung durch Straßen gebildet wird, liegen die Grundstücke mit Belegenheit an dieser Straße innerhalb des Abminderungsgebiets.

11.4 Berücksichtigung der Lagegunst bei Wohnnutzungen

Wie in Abschnitt 7.1 erläutert, wird unter dem Begriff „Lagegunst“ die günstige Lage des Vorhabengrundstücks bezüglich der verkehrstechnischen Erreichbarkeit verstanden, hier insbesondere die gute Erreichbarkeit des Vorhabengrundstücks ohne Kfz-Nutzung.

Bei der Ermittlung des Mobilitätsbedarfes für die Wohnnutzung sollte die Bauherrin oder der Bauherr die Lage des Bauvorhabens entsprechend Abschnitt 7.1, Tabelle 1 berücksichtigen. Die Anzahl an Stellplätzen kann insbesondere im Bereich der Inneren Stadt gering ausfallen, wenn für das Vorhaben

- eine gute ÖPNV-Anbindung besteht, d.h. die Entfernung zur nächsten schienengebundenen Haltestelle max. 600 m bzw. zur nächsten Metrobus-Haltestelle max. 300 m beträgt (Laufänge vom Vorhabengrundstück zur Haltestelle) und
- eine angemessene Nahversorgung in der Umgebung, d.h. mindestens ein marktgängiger Lebensmittelmarkt zur Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs in einer Entfernung von max. 600 m erreichbar ist.

11.5 Vorhabensspezifische Maßnahmen zur Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr

11.5.1 Allgemeines

Bei der Errichtung von Wohngebäuden sollte die Bauherrin bzw. der Bauherr bereits bei der Planung Vorkehrungen und entsprechenden Platzbedarf für geeignete Mobilitätsmaßnahmen vorsehen, mit denen das Mobilitätsverhalten der zukünftig Bewohnenden beeinflusst und motorisierter Individualverkehr dauerhaft verringert bzw. vermieden werden kann.

Folgende Maßnahmen sind (auch in Kombination) geeignet:

- die Einrichtung von vorhabenbezogenen Sharing-Angeboten (siehe auch Abschnitt 11.5.2),
- die Herstellung von zusätzlichen, besonders benutzerfreundlichen Fahrradplätzen,
- die Herstellung von Fahrradplätzen mit elektrischer Ladevorrichtung,
- die Vorhaltung von Einrichtungen zur Verringerung von individuellen Paketstellungen (Paketstationen, Paketkästen, Kiosk mit Annahmestelle, etc.),
- umfassende Information der zukünftigen Bewohnenden über die zur Verfügung stehenden Mobilitätsangebote. Dies sollte bereits Teil der Information bei der Ausschreibung von Wohnungen sein, damit die Mobilität auch bei den Wohnungssuchenden von Anfang an mitgedacht wird.

11.5.2 Sharing-Angebote

Es gibt unterschiedliche Formen von Sharing-Angeboten im Bereich der Mobilität.

Fahrräder

- Abstellflächen für fahrradbezogene Sharing-Angebote (Lastenräder, -pedelecs, -anhänger)
- Angebot an Gemeinschaftsfahrrädern (auch E-Bikes und Lastenfahrräder, Beteiligung an Mietradsystem/ Fahrradverleih)
- Vorhaltung eines Fahrradservices (Reparaturraum für Fahrräder mit Werkzeug, Fahrradservicestation)

Carsharing

- stationsgebundenes Carsharing auf dem Vorhabengrundstück (durch Fremdfirma bereitgestellt, Beteiligung an Carsharing im näheren Umfeld)
- privates Carsharing in Hausgemeinschaft (durch eigene Fahrzeuge der Wohnanlage oder bei privater Organisation ein Leasing- oder Kaufvertrag für Kfz, Erläuterung Betrieb (Buchungsplattform, Schlüsselkasten, Nutzungsvereinbarung, Kostenteilung) o.ä.

Paketstationen / Lieferservice / Dienstleistungen

- Gemeinschaftslösungen für Lieferungen, z.B. Paketzustellungen, spezielle Lieferungen
- Bereitstellung von Flächen für Paketstationen oder Kioske mit Annahmestelle auf dem Vorhabengrundstück oder in der Nähe
- Paketkasten für Mehrfamilienhäuser
- Micro Hubs als temporäres Zwischenlager für Lieferungen, von denen die weitere Verteilung im Quartier durch Lastenfahrräder oder Transporthilfen erfolgt
- Bereitstellung von Transporthilfen (z.B. Trolleys) für den privaten Warentransport von der Quartiersgarage zum Wohngebäude
- vertragliche Bindungen privatrechtlicher Art mit Mobilitätsdienstleistern (z.B. Vertrag mit Swapfiets zur Bereitstellung von Fahrrädern oder Rufbus für das Quartier)

Anlagen

Anlage 1: Bemessungswerte zur Ermittlung des notwendigen Stellplatz- und Fahrradplatzbedarfes

Anlage 2: Karte Abminderungsgebiet Innenstadt

Anlage 3: Karte Innere / Äußere Stadt

Anlage 4: Formblatt Mobilitätsnachweis

Anlage 1

Bemessungswerte für die Anzahl notwendiger Stellplätze und notwendiger Fahrradplätze

Inhalt:

1. Wohngebäude
2. Büro- und Verwaltungsgebäude, Praxen u. ä. Nutzungen
3. Verkaufsstätten
4. Versammlungsstätten
5. Sportstätten
6. Gaststätten und Beherbergungsbetriebe
7. Krankenhäuser, Kliniken
8. Schulen, Bildungsstätten, Kindertagesstätten
9. Gewerbliche Anlagen
10. Verschiedenes

Nr.	Verkehrsquelle	Zahl der Stellplätze		Zahl der Fahrradplätze		davon für Besucher (gilt sowohl für Stellplätze als auch Fahrradplätze)	davon als barrierefreie Stellplätze herzustellen
A	B	C		D		E	F
1	Wohngebäude						
1.1	Reihenhäuser	/	/	3	je Reihnhaus	/	/
1.2.	Mehrfamilienhäuser	/	/	1	je Wohnung mit bis zu 50 m ² WF	10 %	/
				2	je Wohnung mit bis zu 75 m ² WF		
				3	je Wohnung mit bis zu 100 m ² WF		
				4	je Wohnung mit bis zu 125 m ² WF		
				5	je Wohnung mit mehr als 125 m ² WF 5 % der Fahrradplätze sind als Lastenfahrradplatz herzustellen, mindestens jedoch 1 Lastenfahrradplatz pro Gebäude		
1.3	Studenten-, Kinder- und Jugendwohnheime	/	/	1	je 1 Bett	20 %	/
1.4	Arbeitnehmerwohnheime, öffentlich-rechtliche Unterkünfte (örU)	/	/	1	je 3 Betten	10 %	/
1.6	Alten- und Pflegeheime sowie Wohneinheiten zum Zwecke der Pflege oder Betreuung von Personen mit Pflegebedürftigkeit oder Behinderung	/	/	1	je 8 Betten	40 %	/
2	Büro- und Verwaltungsgebäude, Praxen u. ä. Nutzungen						
	Die Bruttogrundfläche (BGF) ist gemäß § 2 HBauO nach den Außenmaßen der Gebäude in allen Geschossen zu ermitteln. Es können solche Bereiche innerhalb von Gebäuden unberücksichtigt bleiben, die als Nebenanlagen größerer Betriebseinheiten keinen eigenen Stellplatzbedarf und Fahrradplatzbedarf erzeugen, wie z. B. Kantinen, Klima- und Installationsräume mit mindestens 10 m ² Fläche, überdeckte Lichthöfe, Repräsentationstrepfen.						
2.1	Büro, Verwaltung, Praxen	1	je 80 m ² BGF	1	je 50 m ² BGF, jedoch mindestens 1 je Nutzung	20 %	3 %

Nr.	Verkehrsquelle	Zahl der Stellplätze	Zahl der Fahrradplätze	davon für Besucher (gilt sowohl für Stellplätze als auch Fahrradplätze)	davon als barrierefreie Stellplätze herzustellen		
A	B	C	D	E	F		
3	Verkaufsstätten						
	In Anwendung der DIN 277 entspricht die Fläche zur Berechnung des Stellplatzbedarfs und des Fahrradplatzbedarfs der Hauptnutzfläche 4.5 „Verkaufsräume“ (Verkaufsnutzfläche=VKNF). Es werden alle Nettogrundflächen der jeweiligen Verkaufsräume (auch Schaufenster, Kassenbereich etc.) angerechnet, Nebennutzflächen wie Personal- und Sanitärräume, Garderoben können unberücksichtigt bleiben.						
	Werden in einer baulichen Anlage unterschiedliche Verkaufsstätten eingerichtet, so ist der Bedarf für jede Nutzung gesondert zu ermitteln.						
3.1	Läden						
3.1.1	mit hohem Besucherverkehr (z. B. Supermärkte, Heimwerkermärkte, Gartencenter)	1	je 50 m ² VKNF, jedoch mindestens 1 je Laden	1	je 50 m ² VKNF, jedoch mindestens 1 je Laden je 20 notw. Fahrradplätze ist 1 Lastenfahrradplatz erforderlich, mindestens jedoch 1 Lastenfahrradplatz pro Laden	90 %	3 %
3.1.2	mit geringem Besucherverkehr (z. B. Fachgeschäfte, Möbelhäuser)	1	je 75 m ² VKNF, jedoch mindestens 1 je Laden	1	je 75 m ² VKNF, jedoch mindestens 1 je Laden	75 %	3 %
3.2	Verkaufsplätze ohne Bindung an Gebäude	1	je 100 m ² Grundstücksfläche	1	je 200 m ² Grundstücksfläche	75 %	3 %
3.3	Autosalons (Verkaufsausstellung)	1	je 150 m ² VKNF	1	je 500 m ² VKNF	90 %	3 %
4	Versammlungsstätten						
4.1	Theater, Konzerthäuser	1	je 5 Sitzplätze	1	je 20 Sitzplätze	75 %	3 %
4.2	Kinos, Tanzschulen nach Anzahl der zulässigen Besucher	1	je 20 Plätze/Besucher	1	je 10 Plätze/Besucher	90 %	3 %
4.3	Jugendtreffs, Diskotheken, Versammlungsräume mit stadtteilbezogener Bedeutung	1	je 20 Plätze/Besucher	1	je 5 Besucher	90 %	3 %
4.4	Livemusikclubs (max. 1.700 Personen)	1	je 80 Besucher, jedoch mindestens 1 pro Musikclub	1	je 40 Besucher	90 %	3 %
4.5	Seniorentreff	1	je 20 Plätze/Besucher	1	je 10 Besucher	90 %	3 %
4.6	Kirchen und andere Religionsstätten mit stadtteilbezogener Bedeutung	1	je 20 Sitzplätze	1	je 20 Sitzplätze	90 %	3 %
4.7	Kirchen und andere Religionsstätten mit überörtlichem Bezug	1	je 10 Sitzplätze	1	je 50 Sitzplätze	90 %	3 %

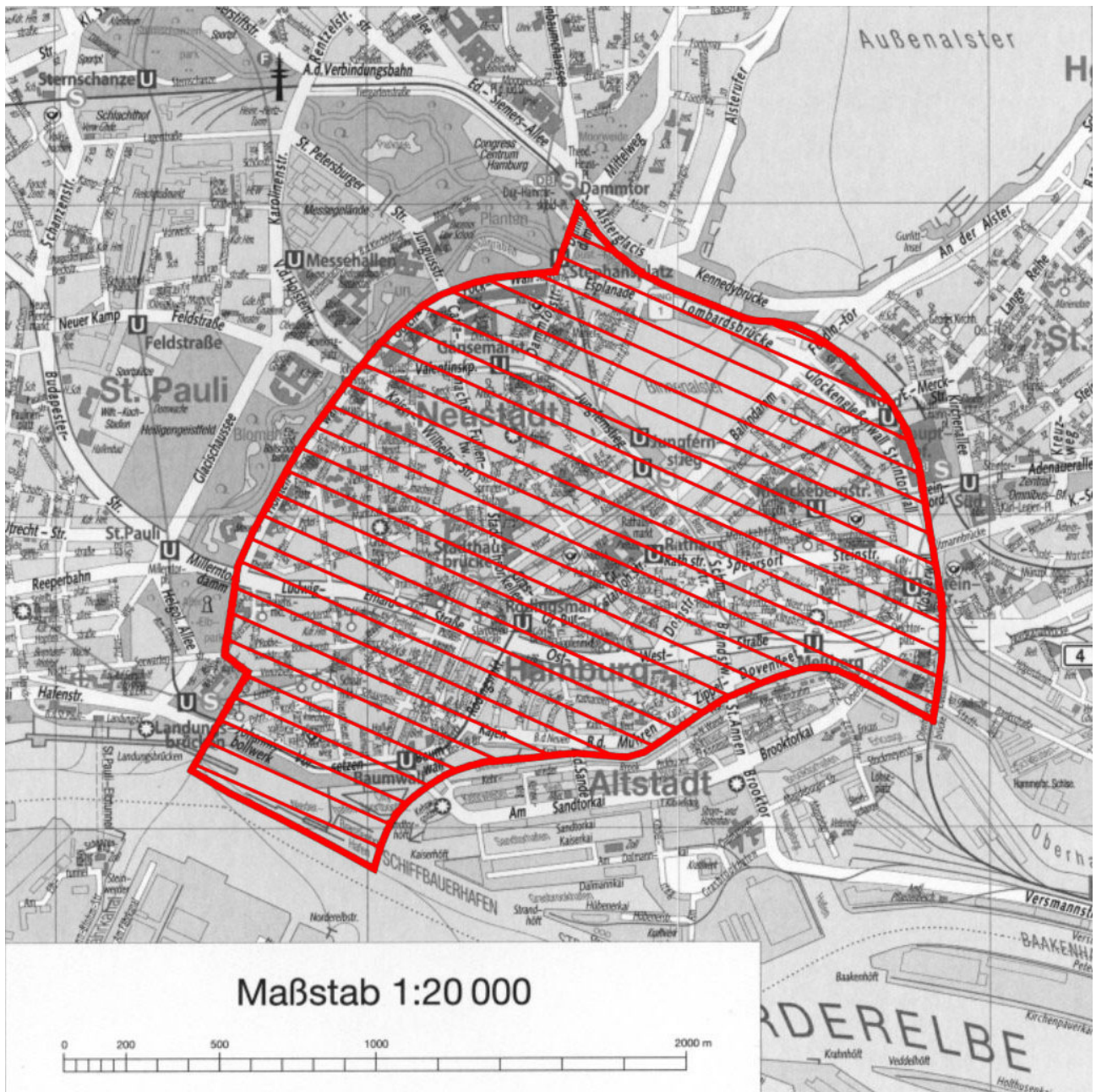
Nr.	Verkehrsquelle	Zahl der Stellplätze	Zahl der Fahrradplätze	davon für Besucher (gilt sowohl für Stellplätze als auch Fahrradplätze)	davon als barrierefreie Stellplätze herzustellen		
A	B	C	D	E	F		
5	Sportstätten						
	Sind den Sportanlagen Einrichtungen wie Gaststätten, Läden o. ä. räumlich oder funktional zugeordnet, so ist deren Bedarf an Stellplätzen und Fahrradplätzen zusätzlich zu ermitteln und zu 50 % nachzuweisen. Bei zugehörigen Einrichtungen, bei denen kein über den der Sportanlage hinausgehender Bedarf erzeugt wird, z. B. bei Clubgaststätten, werden keine zusätzlichen Stellplätze und Fahrradplätze gefordert. Der Stellplatzbedarf für Sporthallen von Schulen sind in den Bemessungswerten für Schulen eingeschlossen (s. Ziff. 8.1).						
5.0	Zuschläge für Besucherinnen und Besucher						
5.0.1	Sportstätten von örtlicher Bedeutung	1	je 20 Besucherplätze	1	je 5 Besucherplätze	90 %	3 %
5.0.2	Sportstätten von überörtlicher Bedeutung (z. B. Fußballstadien)	1	je 10 Besucherplätze	1	je 10 Besucherplätze	90 %	3 %
5.1	Sportplätze	1	je 400 m ² Sportfläche	1	je 150 m ² Sportfläche	/	3 %
5.2	Spiel- und Sporthallen, Sportschulen, Trainingsräume	1	je 50 m ² Übungsfläche	1	je 20 m ² Übungsfläche	/	3 %
5.3	Tennis- und Squashanlagen	1	je 2 Spielfelder	2	je Spielfeld	/	3 %
5.4	Freibäder	1	je 200 m ² Grundstücksfläche	1	je 50 m ² Grundstücksfläche	90 %	3 %
5.5	Hallenbäder, Saunananlagen, Fitnessstudio	1	je 10 Umkleideschränke	1	je 5 Umkleideschränke	90 %	3 %
5.6	Bootshäuser und Bootslegeplätze	1	je 5 Boote	1	je 2 Boote	90 %	3 %
5.7	Kegel- und Bowlingbahnen	1	je Doppelbahn	2	je Doppelbahn	90 %	3 %
6	Gaststätten und Beherbergungsbetriebe						
	Saisonal genutzte Außengastplätze erzeugen dann einen eigenen Stellplatzbedarf und Fahrradplatzbedarf, wenn sie die Anzahl der Innengastplätze überschreiten. Für die positive Differenz ist ein Stellplatznachweis und Fahrradplatznachweis zu liefern.						
6.1	Gaststätten	1	je 10 Sitzplätze	1	je 10 Sitzplätze	75 %	3 %
6.2	Stehrestaurationen	1	je 10 m ² Stehfläche	1	je 10 m ² Stehfläche	75 %	3 %
6.3	Spiel- und Billardhallen, Automatensalons	1	je 40 m ² BGF, jedoch mindestens 1 Stpl. je Betrieb	1	je 40 m ² BGF	75 %	3 %
6.4	Beherbergungsbetriebe						
6.4.1	Hotels und Pensionen mit erhöhtem Stellplatzbedarf je nach Betreiberkonzept	1	je 2 Gästezimmer	1	je 15 Gästezimmer	75 % (Stpl.) 10 % (FP)	3 %

Nr.	Verkehrsquelle	Zahl der Stellplätze		Zahl der Fahrradplätze		davon für Besucher (gilt sowohl für Stellplätze als auch Fahrradplätze)	davon als barrierefreie Stellplätze herzustellen
A	B	C		D		E	F
6.4.2.	Hotels und Pensionen mit verringertem Stellplatzbedarf je nach Betreiberkonzept	1	je 5 Gästezimmer	1	je 10 Gästezimmer	75 % (Stpl.) 30 % (FP)	3 %
6.4.3	Apartments, Boardinghäuser zur längerfristigen Vermietung	1	je 3 Apartment/Zimmer	1	je 10 Apartments/Zimmer	75 %	3 %
6.4.4	Jugendherbergen	1	je 15 Betten	1	je 5 Betten	75 %	3 %
6.4.5	zugehörige Restaurants, zugehörige Veranstaltungsräume	1	je 16 Sitzplätze	1	je 16 Sitzplätze	75 %	3 %
7	Krankenhäuser, Kliniken Der Bedarf an Stellplätzen und Fahrradplätzen für übergeordnete zentrale Einrichtungen zur Versorgung mehrerer Krankenhäuser (z. B. Großwäscherei, Zentralküche) ist nach Nummer 9 zusätzlich zum Bedarf nach Nummer 7.1 bzw. 7.2 zu ermitteln. Ebenso sind Schulen gemäß Nummer 8 und Schwesternheime gemäß Nummer 1.5 sowie weitere zusätzlichen Stellplatzbedarf erzeugende Nutzungen (z. B. Tagesklinik, Praxen, ambulante Versorgung, eigenständige weitere Einrichtungen) gesondert zu beurteilen.						
7.1	Krankenhäuser, allgemein	1	je 3 Betten	1	je 20 Betten	60 %	4 %
7.2	Universitätsklinik Eppendorf	1	je 2 Betten	1	je 10 Betten	60 %	4 %
8	Schulen, Bildungsstätten, Kindertagesstätten						
8.1	Schulen Bei einem temporären Mehrbedarf an Stellplätzen kann die Schulhoffläche außerhalb der Unterrichtszeiten genutzt werden. Bei Neubauten ist eine Kiss & Ride-Zone auf dem Schulgrundstück bzw. in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde im öffentlichen Raum mit einzuplanen. Der Stellplatzbedarf für stadtteilbezogene Veranstaltungen (z. B. durch Vereine, Volkshochschule) auf Flächen in Schulen und in Sporthallen ist in der Ermittlung nach Ziff. 8.1.1 – 8.1.3 eingeschlossen. Werden Veranstaltungsflächen oder Sporthallen regelmäßig für publikumsintensive Veranstaltungen von überregionaler Bedeutung genutzt, ist hierfür der Stellplatzbedarf nach Ziff. 8.1.4 (Veranstaltungsflächen in Schulen) bzw. nach Ziff. 5 (Sportstätten) zu ermitteln – dabei ist eine Doppelnutzung von 80 % der notwendigen Schulstellplätze möglich.						
8.1.1	Grundschulen, Sonderschulen	0,3	je Klassenraum ohne Fachklassen	10	je Klassenraum ohne Fachklassen Fahrradplätze können auch anteilig als Roller-Abstellplätze hergestellt werden	/	3 %
8.1.2	Stadtteilschulen, Gymnasien	0,3	je Klassenraum ohne Fachklassen	14	je Klassenraum ohne Fachklassen	/	3 %
8.1.3	Berufliche Schulen, Ausbildungszentren in privater Trägerschaft	1	je 15 gleichzeitig anwesende Schüler	1	je 10 gleichzeitig anwesende Schüler	/	3 %

Nr.	Verkehrsquelle	Zahl der Stellplätze		Zahl der Fahrradplätze		davon für Besucher (gilt sowohl für Stellplätze als auch Fahrradplätze)	davon als barrierefreie Stellplätze herzustellen
A	B	C		D		E	F
8.1.4	Veranstaltungsflächen in Schulen (z. B. Aula, Mehrzweckhalle), die regelmäßig publikumsintensiven Veranstaltungen von überregionaler Bedeutung dienen	1	je 30 m ² BGF	1	je 10 m ² BGF	90 %	3 %
8.2	<p>Hochschulen</p> <p>Bei der Bemessung des Stellplatzbedarfs und des Fahrradplatzbedarfs für Hochschulen u. ä. Einrichtungen ist die nach dem Hochschulbedarfsplan als Bemessung der baulichen Anlage festgelegte Studierendenzahl zugrunde zu legen. Vorübergehende Überkapazitäten der Hochschuleinrichtungen werden bei der Bemessung nicht berücksichtigt.</p> <p>Bei Hochschulen ist der Bedarfsberechnung die Zahl der Hauptfachstudierenden zugrunde zu legen, die gleichzeitig in dem Gebäude unterrichtet werden bzw. arbeiten können. Bei der Bedarfsermittlung wird nicht zwischen Studierenden, Beschäftigten oder Besuchern differenziert, für individuelle Bedarfsreduzierungen sind auf die Beschäftigten- bzw. Besucheranzahl im konkreten Einzelfall abzustellen.</p>						
8.2.1	Hochschulen und Fachhochschulen inkl. ihrer Forschungsbereiche <u>ohne Semester-Ticket</u> , Berufsbildungseinrichtungen, Abendschulen, Volkshochschulen	1	je 5 Studierende	1	je 4 Studierende	/	3 %
8.2.2	Hochschulen und Fachhochschulen inkl. ihrer Forschungsbereiche <u>mit Semester-Ticket</u>	1	je 20 Studierende	1	je 5 Studierende	/	3 %
8.3	Kindertagesstätten (Kinderkrippen, Kindergärten, Kinderhorte u. ä.)	1	je 1 Gruppenraum	5	je Gruppenraum Fahrradplätze können auch anteilig als Roller-Abstellplätze hergestellt werden	50 %	3 %
9	<p>Gewerbliche Anlagen</p> <p>Kleine Betriebseinheiten (< 1.000 m²) werden mit ihrer Gesamtfläche angesetzt. Bei mittleren und größeren Betrieben sind die handwerklichen Betriebsflächen und die Büro- und Lagerflächen mit ihren jeweils unterschiedlichen Bedarfsansätzen für Stellplätze und Fahrradplätze zu ermitteln.</p>						
9.1	Handwerksbetriebe, Industrie- und Gewerbebetriebe, Werften, Labore, Forschungseinrichtungen	1	je 100 m ² BGF	1	je 300 m ² BGF, jedoch mindestens 1 je Nutzung	20 %	3 %
9.2	Lagerräume, Lagerplätze	1	je 200 m ² BGF/Grundstücksfläche	1	je 800 m ² BGF/Grundstücksfläche	/	3 %
9.3	Kfz-Werkstätten	6 2	je Reparaturstand je LKW-Reparaturstand	1	je 2 Reparaturstände	90 %	3 %

Nr.	Verkehrsquelle	Zahl der Stellplätze		Zahl der Fahrradplätze		davon für Besucher (gilt sowohl für Stellplätze als auch Fahrradplätze)	davon als barrierefreie Stellplätze herzustellen
A	B	C		D		E	F
9.4	Tankstellen, inkl. Shop bis 30 m ²	2 1	je Tankstelle, zzgl. zu Warteplätzen an Zapfsäulen je SB-Waschplatz	1	je Shop	90 %	3 %
9.5	Kraftwagenwaschanlagen	1	je 3 Mitarbeiter, Stauraum für 10 KFZ vor der Anlageneinfahrt	1	je Anlage	/	3 %
9.6	Örtliche Spedition Überörtliche Spedition	1 1	LKW-St je LKW LKW-St je 3 LKW	/	/	/	3 %
9.7	Taxibetriebe	1	je 3 Mitarbeiter	1	je 5 Mitarbeiter	/	3 %
10	Verschiedenes						
10.1	Kleingartenanlagen	1	je 3 Parzellen	1	je 3 Parzellen	20 %	3 %
10.2	Ausstellungshallen, -plätze (Messen)	1	je 100 m ² BGF/Grundstücksfläche	1	je 200 m ² BGF/Grundstücksfläche	80 %	3 %
10.3	Büchereien	1	je 20 Arbeitsplätze/Besucher	1	je 5 Arbeitsplätze/Besucher je 20 notw. Fahrradplätze ist 1 Lasten- fahrradplatz erforderlich	80 %	3 %
10.4	Museen	1	je 300 m ² BGF	1	je 100 m ² BGF	80 %	3 %
10.5	Friedhöfe	1	je 2.000 m ² Fläche	1	je 2.000 m ² Fläche	90 %	3 %
10.6	Aussegnungskapellen	1	je 5 Sitzplätze	1	je 100 Sitzplätze	90 %	3 %

Anlage 2: Karte Abminderungsgebiet Innenstadt

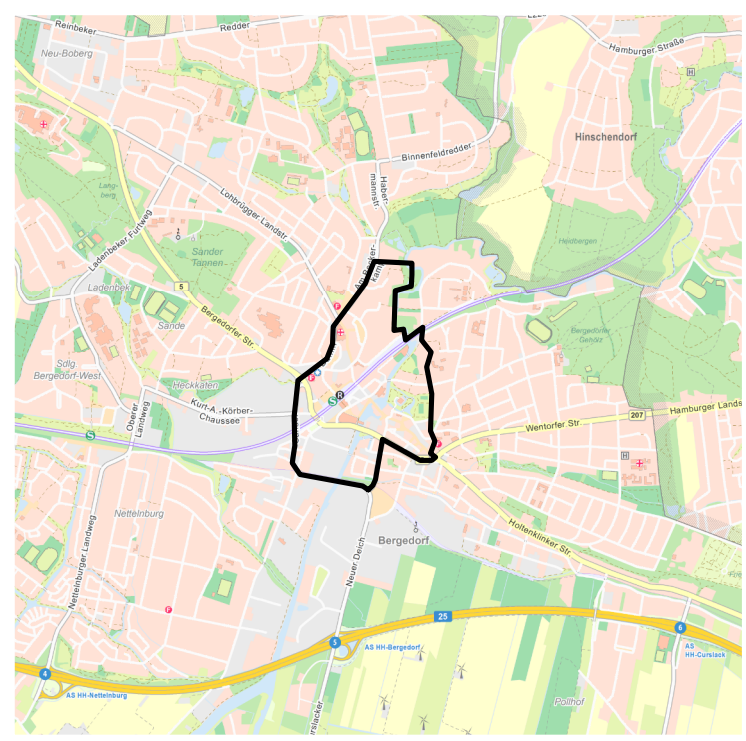


Anlage 3: Abgrenzung Innere Stadt | Äußere Stadt

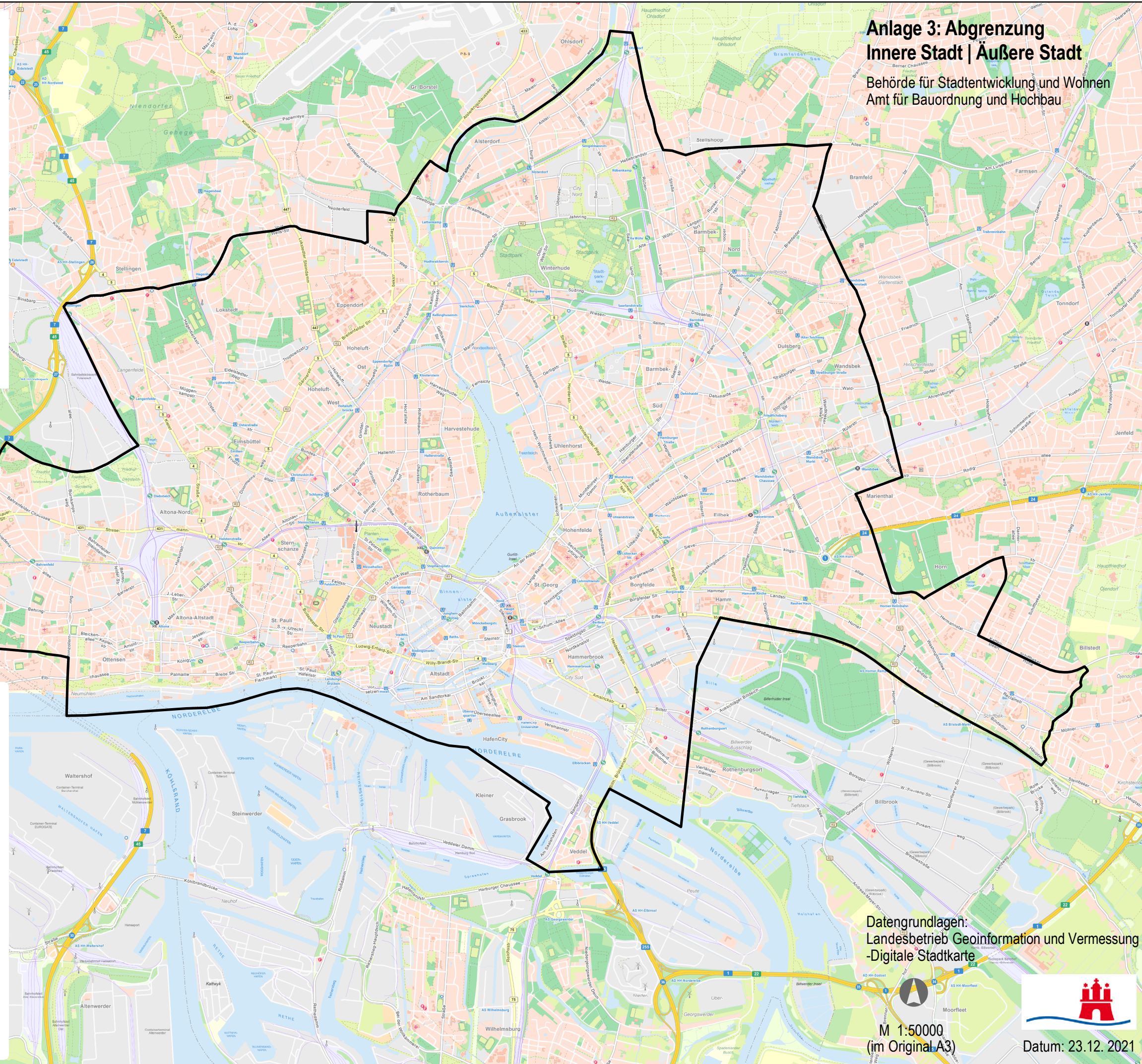
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
Amt für Bauordnung und Hochbau



Harburg M-1:50000



Bergedorf M-1:50000



Datengrundlagen:
Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung
-Digitale Stadtkarte



M 1:50000
(im Original A3)



Datum: 23.12.2021

Anlage 4: Formblatt Mobilitätsnachweis

Hinweise zur Ermittlung des notwendigen Mobilitätsbedarfs

Für jede Nutzung des Bauvorhabens ist ein Formblatt zu verwenden.

1. Ermittlung der notwendigen Stellplätze

Für jede einzelne Nutzung des Bauvorhabens wird die Anzahl der notwendigen Stellplätze anhand des jeweiligen Bemessungsschlüssels der Anlage 1 ermittelt. Der hierbei ermittelte Wert stellt die rechnerische Grundlage für alle weiteren Schritte dar. Je nach Inanspruchnahme der Lagegunst und Vorhaltung von individuellen Mobilitätsmaßnahmen kann die Anzahl der notwendigen Stellplätze weiter reduziert werden.

Für jede Nutzung wird von einem nicht zu unterschreitenden Mindestbedarf an notwendigen Stellplätzen ausgegangen. Es sind mindestens 20 % des nach Anlage 1 ermittelten notwendigen Stellplatzbedarfs herzustellen. Im begründeten Einzelfall kann diese Untergrenze an notwendigen Stellplätzen auf Grundlage eines individuell erarbeiteten Mobilitätskonzeptes unterschritten werden.

2 . Lage des Bauvorhabens in der Stadt (sog. Lagegunst)

Die Anzahl der nach Anlage 1 ermittelten Stellplätze kann reduziert werden, wenn die unter Punkt 2 angegebenen Faktoren für die Lagegunst erfüllt werden. Hier wird zwischen dem Abminderungsgebiet der Innenstadt (zwingende Abminderung) sowie den Reduzierungsmöglichkeiten in der Inneren und Äußeren Stadt je nach Entfernung zur nächsten schienengebundenen Haltestelle (max. 600 m) bzw. MetroBus-Haltestelle (max. 300 m) unterschieden. Die Entfernung ist in Lauflänge zwischen Hauptzugang Gebäude und Eingang zur Haltestelle zu messen.

Der berechnete Wert nach Berücksichtigung der Lagegunst stellt den Grundbedarf der Nutzung dar. Der Grundbedarf ist gemäß den nutzungsspezifischen Prozentzahlen der Anlage 1 in Stellplätze und Fahrradplätze für Mitarbeiter und Besucher aufzugliedern.

3./ 4. Individuelle Maßnahmen zur Reduzierung des Stellplatzbedarfs (mehrere Maßnahmen möglich)

	Maßnahme		Reduzierungsfaktor durch Maßnahme
ÖPNV	Job-Ticket (Ziffer 7.2.2 BPD 2022-2)	Reduzierung der Anzahl der Stellplätze für MA, abhängig vom prozentualen Anteil der Jobticket / Dauerkarten-Inhaber.	x % (y % MA Jobticket)
	Kombiticket (Ziffer 7.2.3 BPD 2022-2)	Reduzierung der Anzahl der Stellplätze für Besucher bei Abschluss eines Kombiticketvertrages.	50%
Sharing	Carsharing, stationsbasiert (Ziff. 7.2.4 BPD 2022-2)	Stationsbasiertes Carsharing, das den Nutzern zur Verfügung steht.	1 Carsharing-Stpl. ersetzt 5 Stpl.
	Einrichtung oder (Mit-) Finanzierung / Flächenbereitstellung für eine Sharing-Station (Ziff. 7.2.4 BPD 2022-2)	Die Einrichtung der Sharing-Station kann der jeweiligen Nutzung zugeordnet werden. Sie entsteht auf Initiative der Nutzung, wird geplant, eingerichtet und/oder finanziert. Hierzu zählt auch eine Flächenbereitstellung auf privatem Grund.	5 % pauschal
Fahrrad	Ausgestaltung notwendiger Fahrradplätze besonders benutzerfreundlich (Ziff. 7.2.5 BPD 2022-2)	Notwendige Fahrradplätze, die als Folgeeinrichtung der Nutzung herzustellen sind. Eine besonders benutzerfreundliche Herstellung umfasst bspw. Fahrradräume mit Spinden, Umkleieräumen etc.	4 Fahrradplätze ersetzen 1 Stpl.
	Vorhalten zusätzlicher besonders benutzerfreundlicher Fahrradplätze (Ziff. 7.2.5 BPD 2022-2)	Herstellung von zusätzlichen Fahrradplätzen, die besonders benutzerfreundlich hergestellt werden.	4 Fahrradplätze ersetzen 1 Stpl.
	Vorhalten Lastenfahrrad (Ziff. 7.2.4 BPD 2022-2)	Vorhalten eines Lastenfahrrades und des zugehörigen Abstellplatzes für die Nutzer.	1 Lastenfahrrad ersetzt 1 Stpl.

Anlage 4: Ermittlung des notwendigen Stellplatz- und Fahrradplatzbedarfs

Hinweis: für jede Nutzung ist ein eigenes Formblatt zu verwenden

1. Ermittlung der notwendigen Stellplätze

Art der Nutzung	Wert / Anzahl bezogen auf das Bauvorhaben	Bemessungsschlüssel nach Anlage 1	Anzahl notwendiger Stellplätze	Grundbedarf $\geq 20\%$ Anzahl notw. Stpl. (Mindestanzahl herzustellende Stellplätze nach Abzug aller Reduzierungen und Maßnahmen)
	davon % Mitarbeiter-Stpl. (aus Anlage 1)			
	davon % Besucher-Stpl. (aus Anlage 1)			
	davon barrierefrei herzustellen			

2. Lage des Bauvorhabens in der Stadt

Lage des Vorhabens im Abminderungsgebiet oder in Innerer bzw. Äußerer Stadt	Wert	Gesamtanzahl notwendiger Stpl. (siehe oben)	gewählter Reduzierungsfaktor	Anzahl notw. Stpl. nach Abminderung / Reduzierung (= Grundbedarf)
AB I Abminderungsgebiet der Innenstadt (verpflichtende Abminderung der Stellplatzanzahl)	Abminderung auf 25 % der notwendigen Stpl.			
Innere Stadt	I 1 Innere Stadt (Stufe 1) Entfernung zu schienengebundener Haltestelle < 600 m oder Entfernung zu Metrobus-Haltestelle < 300 m Lauflänge	Reduzierung um bis zu 40 %		
	I 2 Innere Stadt (Stufe 2) Entfernung zu schienengebundener Haltestelle > 600 m oder Entfernung zu Metrobus-Haltestelle > 300 m Lauflänge	Reduzierung um bis zu 20 %		
Äußere Stadt	A 1 Äußere Stadt (Stufe 1) Entfernung zu schienengebundener Haltestelle < 600 m oder Entfernung zu Metrobus-Haltestelle < 300 m Lauflänge	Reduzierung um bis zu 30 %		
	A 2 Äußere Stadt (Stufe 2) Entfernung zu schienen-gebundener Haltestelle > 600 m oder Entfernung zu Metrobus-Haltestelle > 300 m Lauflänge	keine Reduzierung		
Grundbedarf an notwendigen Stellplätzen				
davon % Mitarbeiter-Stpl. (aus Anlage 1)				
davon % Besucher-Stpl. (aus Anlage 1)				

3. Individuelle Maßnahmen zur Reduzierung des Stellplatzbedarfs - Mitarbeiter (mehrere Maßnahmen möglich)

Maßnahme	Grundbedarf notw. Stellplätze für Mitarbeiter (aus Tabelle 2)	Reduzierungsfaktor durch die Maßnahme	Anzahl reduzierte Stellplätze (durch die Maßnahme)	Maßnahme fördert die Qualität/ Quantität der Fahrradplätze	Anzahl notw. Fahrradplätze für Mitarbeiter (x % aus Anlage 1)	
ÖPNV Job-Ticket		x % (y % MA Jobticket)				
Sharing Carsharing, stationsbasiert		1 Carsharing-Stpl. ersetzt 5 Kfz-Stpl.				
	Einrichtung oder (Mit-)Finanzierung einer Sharing-Station	5 % pauschal				
Fahrrad Ausgestaltung notwendiger Fahrradplätze besonders benutzerfreundlich (max. 30 % des notw. Stellplatzbedarfs darf durch FP ersetzt werden)		4 Fahrradplätze ersetzen 1 Kfz-Stpl.			Anteil besonders benutzerfreundliche FP	
	Vorhalten zusätzlicher besonders benutzerfreundlicher Fahrradplätze	4 Fahrradplätze ersetzen 1 Kfz-Stpl.			Zusätzliche besonders benutzerfreundliche FP	
	Vorhalten Lastenfahrradplatz	1 Lastenfahrrad ersetzt 1 Kfz-Stpl.			Zusätzliche Lastenfahrräder	
Reduzierung Mitarbeiter-Stpl.		./.			Insgesamt herzustellende Fahrradplätze für Mitarbeiter:	
Anzahl der herzustellenden Mitarbeiterstellplätze					Fahrradplätze für Mitarbeiter	

4. Individuelle Maßnahmen zur Reduzierung des Stellplatzbedarfs - Besucher (mehrere Maßnahmen möglich)

Maßnahme	Grundbedarf an notwendigen PKW-Stellplätzen für Besucher (aus Tabelle 2)	Reduzierungsfaktor durch die Maßnahme	Anzahl der reduzierten Stellplätze (durch die Maßnahme)	Maßnahme fördert die Qualität/ Quantität der Fahrradplätze	Anzahl notw. Fahrradplätze für Besucher (x % aus Anlage 1)	
ÖPNV Kombiticket		50 % der Besucherstellplätze				Fahrradplätze
Sharing Carsharing, stationsbasiert		1 Carsharing-Stpl. ersetzt 5 Kfz-Stpl.				
	Einrichtung oder (Mit-)Finanzierung einer Sharing-Station	5 % pauschal				
Fahrrad Ausgestaltung notwendiger Fahrradplätze besonders benutzerfreundlich		4 Fahrradplätze ersetzen 1 Kfz-Stpl.			Anteil besonders benutzerfreundliche FP	
	Vorhalten zusätzlicher besonders benutzerfreundlicher Fahrradplätze	4 Fahrradplätze ersetzen 1 Kfz-Stpl.			Zusätzliche besonders benutzerfreundliche FP	
	Vorhalten Lastenfahrrad	1 Lastenfahrrad ersetzt 1 Kfz-Stpl.			Zusätzliche Lastenfahrräder	
Reduzierung der Besucherstellplätze		./.			Insgesamt herzustellende Fahrradplätze für Besucher:	
Anzahl der herzustellenden Besucherstellplätze					Fahrradplätze für Besucher	

5. Ermittlung Gesamtbedarf

	Anzahl notw. Stpl.
Anzahl herzustellende Mitarbeiterstellplätze (siehe Ergebnis unter Ziff. 3)	
Anzahl herzustellende Besucherstellplätze (siehe Ergebnis unter Ziff. 4)	
Gesamtbedarf notw. Stpl. insg.	
davon barrierefrei herzustellen	
Grundbedarf \geq 20 % Anzahl notw.Stpl. eingehalten (siehe Ziff. 1)?	

Anlage 4: Gesamtübersicht des notwendigen Stellplatz- und Fahrradplatzbedarfs aller Nutzungen des Bauvorhabens

1. Auflistung aller Nutzungen

Art der Nutzung	Wert / Anzahl bezogen auf das Bauvorhaben	Bemessungsschlüssel nach Anlage 1	Anzahl notwendiger PKW-Stellplätze	Anzahl notwendiger Fahrradplätze

2. Ermittlung Gesamtbedarf an Stell- und Fahrradplätzen aller Nutzungen (Zusammenführung Daten aus Formblättern je Nutzung)

Stellplatzbedarf je Nutzung:					Summe aller Nutzungen
Grundbedarf aus Nr. 2	Stpl.	Stpl.	Stpl.	Stpl.	Stpl.
abzügl. Reduzierungen Nr. 3 (MA)	Stpl.	Stpl.	Stpl.	Stpl.	Stpl.
abzügl. Reduzierungen Nr. 4 (Besucher)	Stpl.	Stpl.	Stpl.	Stpl.	Stpl.
Gesamtbedarf notwendiger PKW-Stellplätze	Stpl.	Stpl.	Stpl.	Stpl.	Stpl.
Anzahl der herzustellenden Mitarbeiterstellplätze	Stpl.	Stpl.	Stpl.	Stpl.	Stpl.
Anzahl der herzustellenden Besucherstellplätze	Stpl.	Stpl.	Stpl.	Stpl.	Stpl.
Anteil der davon barrierefrei herzustellenden Besucherstellplätze	Stpl.	Stpl.	Stpl.	Stpl.	Stpl.

Gesamtbedarf notwendiger und zusätzlicher Fahrradplätze	FP	FP	FP	FP	FP
Anzahl der herzustellenden Fahrradplätze für Mitarbeiter	FP	FP	FP	FP	FP
Anzahl der herzustellenden Fahrradplätze für Besucher	FP	FP	FP	FP	FP

Anlage 4: Ermittlung des notwendigen Stellplatzbedarfs (Beispielrechnung)

Hinweis: für jede Nutzung ist ein eigenes Formblatt zu verwenden

1. Ermittlung der notwendigen Stellplätze

Art der Nutzung	Wert / Anzahl bezogen auf das Bauvorhaben	Bemessungs-schlüssel nach Anlage 1	Anzahl notwendiger Stellplätze	Grundbedarf $\geq 20\%$ Anzahl notw. Stpl. (Mindestanzahl herzustellende Stellplätze nach Abzug aller Reduzierungen und Maßnahmen)
Büro	3200 m ² BGF	1 Stpl. 80 m ²	40 Stpl.	8 Stpl.
	davon % Mitarbeiter-Stpl. (aus Anlage 1)		32 Stpl.	
	davon % Besucher-Stpl. (aus Anlage 1)		8 Stpl.	
	davon barrierefrei herzustellen		1 Stpl.	

2. Lage des Bauvorhabens in der Stadt

Lage des Vorhabens im Abminderungsgebiet oder in Innerer bzw. Äußerer Stadt	Wert	Gesamtanzahl notwendiger Stpl. (siehe oben)	gewählter Reduzierungsfaktor	Anzahl notw. Stpl. nach Abminderung / Reduzierung (= Grundbedarf)	
AB I Abminderungsgebiet der Innenstadt (verpflichtende Abminderung der Stellplatzanzahl)	Abminderung auf 25 % der notwendigen Stpl.		XXX		
Innere Stadt	I 1 Innere Stadt (Stufe 1) Entfernung zu schienengebundener Haltestelle < 600 m oder Entfernung zu Metrobus-Haltestelle < 300 m Lauflänge	Reduzierung um bis zu 40 %	40 Stpl.	40%	24 Stpl.
	I 2 Innere Stadt (Stufe 2) Entfernung zu schienengebundener Haltestelle > 600 m oder Entfernung zu Metrobus-Haltestelle > 300 m Lauflänge	Reduzierung um bis zu 20 %			
Äußere Stadt	A 1 Äußere Stadt (Stufe 1) Entfernung zu schienengebundener Haltestelle < 600 m oder Entfernung zu Metrobus-Haltestelle < 300 m Lauflänge	Reduzierung um bis zu 30 %			
	A 2 Äußere Stadt (Stufe 2) Entfernung zu schienen-gebundener Haltestelle > 600 m oder Entfernung zu Metrobus-Haltestelle > 300 m Lauflänge	keine Reduzierung			
Grundbedarf an notwendigen Stellplätzen				24 Stpl.	
	davon % Mitarbeiter-Stpl. (aus Anlage 1)		80%	19 Stpl.	
	davon % Besucher-Stpl. (aus Anlage 1)		20%	5 Stpl.	

3. Individuelle Maßnahmen zur Reduzierung des Stellplatzbedarfs - Mitarbeiter (mehrere Maßnahmen möglich)

Maßnahme	Grundbedarf notw. Stellplätze für Mitarbeiter (aus Tabelle 2)	Reduzierungsfaktor durch die Maßnahme	Anzahl reduzierte Stellplätze (durch die Maßnahme)	Maßnahme fördert die Qualität/ Quantität der Fahrradplätze	Anzahl notw. Fahrradplätze für Mitarbeiter (x % aus Anlage 1)	
ÖPNV Job-Ticket	19 Stpl.	55 % (70 % MA Jobticket)	11 Stpl.			51 Fahrradplätze
Sharing Carsharing, stationsbasiert		1 Carsharing-Stpl. ersetzt 5 Kfz-Stpl.				
	Einrichtung oder (Mit-)Finanzierung einer Sharing-Station	19 Stpl.	5 % pauschal	1 Stpl.		
Fahrrad Ausgestaltung notwendiger Fahrradplätze besonders benutzerfreundlich (max. 30 % des notw. Stellplatzbedarfs darf durch FP ersetzt werden)		4 Fahrradplätze ersetzen 1 Kfz-Stpl.	3 Stpl.		Anteil besonders benutzerfreundliche FP	12 FP
	Vorhalten zusätzlicher besonders benutzerfreundlicher Fahrradplätze	4 Fahrradplätze ersetzen 1 Kfz-Stpl.			Zusätzliche besonders benutzerfreundliche FP	
	Vorhalten Lastenfahrradplatz	1 Lastenfahrrad ersetzt 1 Kfz-Stpl.			Zusätzliche Lastenfahrräder	
Reduzierung Mitarbeiter-Stpl.	19 Stpl.	./.	14 Stpl.		Insgesamt herzustellende Fahrradplätze für Mitarbeiter:	
Anzahl der herzustellenden Mitarbeiterstellplätze			5 Stpl.		51 Fahrradplätze für Mitarbeiter	

4. Individuelle Maßnahmen zur Reduzierung des Stellplatzbedarfs - Besucher (mehrere Maßnahmen möglich)

Maßnahme	Grundbedarf an notwendigen PKW-Stellplätzen für Besucher (aus Tabelle 2)	Reduzierungsfaktor durch die Maßnahme	Anzahl der reduzierten Stellplätze (durch die Maßnahme)	Maßnahme fördert die Qualität/ Quantität der Fahrradplätze	Anzahl notw. Fahrradplätze für Besucher (x % aus Anlage 1)		
ÖPNV Kombiticket		50 % der Besucherstellplätze				13 Fahrradplätze	
Sharing Carsharing, stationsbasiert		1 Carsharing-Stpl. ersetzt 5 Kfz-Stpl.					
	Einrichtung oder (Mit-)Finanzierung einer Sharing-Station		5 % pauschal				
Fahrrad Ausgestaltung notwendiger Fahrradplätze besonders benutzerfreundlich		4 Fahrradplätze ersetzen 1 Kfz-Stpl.			Anteil besonders benutzerfreundliche FP		
	Vorhalten zusätzlicher besonders benutzerfreundlicher Fahrradplätze	5 Stpl.	4 Fahrradplätze ersetzen 1 Kfz-Stpl.		2 Stpl.	Zusätzliche besonders benutzerfreundliche FP	8 FP
	Vorhalten Lastenfahrrad		1 Lastenfahrrad ersetzt 1 Kfz-Stpl.			Zusätzliche Lastenfahrräder	
Reduzierung der Besucherstellplätze	5 Stpl.	./.	2 Stpl.		Insgesamt herzustellende Fahrradplätze für Besucher:		
Anzahl der herzustellenden Besucherstellplätze			3 Stpl.		21 Fahrradplätze für Besucher		

5. Ermittlung Gesamtbedarf

	Anzahl notw. Stpl.
Anzahl herzustellende Mitarbeiterstellplätze (siehe Ergebnis unter Ziff. 3)	5 Stpl.
Anzahl herzustellende Besucherstellplätze (siehe Ergebnis unter Ziff. 4)	3 Stpl.
Gesamtbedarf notw. Stpl. insg.	8 Stpl.
davon barrierefrei herzustellen	1 Stpl.
Grundbedarf \geq 20 % Anzahl notw.Stpl. eingehalten (siehe Ziff. 1)?	ja

Anlage 4: Gesamtübersicht des notwendigen Stellplatz- und Fahrradplatzbedarfs aller Nutzungen des Bauvorhabens

(Beispielrechnung)

1. Auflistung aller Nutzungen

Art der Nutzung	Wert / Anzahl bezogen auf das Bauvorhaben	Bemessungsschlüssel nach Anlage 1	Anzahl notwendiger PKW-Stellplätze	Anzahl notwendiger Fahrradplätze
Büro	4000 m ² BGF	1 Stpl. 80 m ²	50 Stpl.	50 Stpl.

2. Ermittlung Gesamtbedarf an Stell- und Fahrradplätzen aller Nutzungen (Zusammenführung Daten aus Formblättern je Nutzung)

Stellplatzbedarf je Nutzung:	Büro				Summe aller Nutzungen
Grundbedarf aus Nr. 2	30 Stpl.	Stpl.	Stpl.	Stpl.	Stpl.
abzügl. Reduzierungen Nr. 3 (MA)	16 Stpl.	Stpl.	Stpl.	Stpl.	Stpl.
abzügl. Reduzierungen Nr. 4 (Besucher)	3 Stpl.	Stpl.	Stpl.	Stpl.	Stpl.
Gesamtbedarf notwendiger PKW-Stellplätze	11 Stpl.	Stpl.	Stpl.	Stpl.	Stpl.
Anzahl der herzustellenden Mitarbeiterstellplätze	8 Stpl.	Stpl.	Stpl.	Stpl.	Stpl.
Anzahl der herzustellenden Besucherstellplätze	3 Stpl.	Stpl.	Stpl.	Stpl.	Stpl.
Anteil der davon barrierefrei herzustellenden Besucherstellplätze	1 Stpl.	Stpl.	Stpl.	Stpl.	Stpl.

Gesamtbedarf notwendiger und zusätzlicher Fahrradplätze	58 FP	FP	FP	FP	FP
Anzahl der herzustellenden Fahrradplätze für Mitarbeiter	40 FP	FP	FP	FP	FP
Anzahl der herzustellenden Fahrradplätze für Besucher	18 FP	FP	FP	FP	FP