**Landesrecht BW**

Vorschrift

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Normgeber:** | Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen | **Quelle:** | |
| **Aktenzeichen:** | MLW22-26-204/187/16 | | |
| **Erlassdatum:** | 22.06.2022 | **Gliederungs-Nr:** | 2133-2 |
| **Fassung vom:** | 22.06.2022 | | |
| **Gültig ab:** | 01.09.2022 | **Fundstelle:** | GABl. 2022, 799 |
| **Gültig bis:** | 31.08.2029 | | |

# Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen über den Neuerlass der Verwaltungsvorschrift über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze)

## Nichtamtliches Inhaltsverzeichnis

Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze)
I.
Zu § 37 Absatz 1:
Zu § 37 Absatz 2:
Zu § 37 Absatz 4:
Zu § 37 Absatz 5:
Zu § 37 Absatz 7:
Zu § 56 Absatz 5 Satz 1 Nummer 1:
Zu § 74 Absatz 2 Nummer 2:
II.
III.
Anlagen (nichtamtliches Verzeichnis)

---

**Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen über den Neuerlass der Verwaltungsvorschrift über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze)**

Vom 22. Juni 2022 – Az.: MLW22-26-204/187/16

**Fundstelle:** GABl. 2022, S. 799

1. Die VwV Stellplätze vom 28. Mai 2015 (GABl. S. 260), die durch Verwaltungsvorschrift vom 23. September 2020 (GABl. S. 698) geändert worden ist und die am 30. Juni 2022 außer Kraft getreten ist, wird mit Wirkung zum 1. September 2022 als Verwaltungsvorschrift vom 22. Juni 2022 neu in Kraft gesetzt, wobei in der Überschrift das Wort »Wirtschaftsministerium« durch die Wörter »Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen« ersetzt und Abschnitt III der Verwaltungsvorschrift wie folgt gefasst wird:

   »Diese Verwaltungsvorschrift tritt am 1. September 2022 in Kraft und tritt am 31. August 2029 außer Kraft.«

2. Diese Verwaltungsvorschrift tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung in Kraft.

**Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze)**

**Vom 28. Mai 2015 - Az.: 41-2600.0-13/187 -**

I.

Beim Vollzug von § 35 Abs. 4 Satz 1, § 37, § 56 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 und § 74 Abs. 2 Nr. 2 der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) in der Fassung vom 5. März 2010 (GBl. S. 358, ber. S. 416), zuletzt geändert durch Gesetz vom 11. November 2014 (GBl. S. 501), ist Folgendes zu beachten:

Zu § 37 Absatz 1:

1. *Ermittlung der Zahl der notwendigen Kfz-Stellplätze bei anderen Anlagen*

   Hierbei kommt es auf die Lage, die Nutzung, die Größe und die Art des Bauvorhabens an. Bei der Ermittlung der Zahl der notwendigen Kfz-Stellplätze ist von den im *Anhang 1* abgedruckten Richtzahlen auszugehen. Die Umstände des Einzelfalles sind innerhalb des angegebenen Spielraums in die Beurteilung einzubeziehen. Die Einbindung des Standorts in das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs ist nach der im Anhang aufgeführten Art und Weise zu berücksichtigen. Eine besonders gute Erreichbarkeit des Standorts mit öffentlichen Verkehrsmitteln führt dabei zur größtmöglichen Minderung der Zahl der Kfz-Stellplätze, wobei eine Grundausstattung der Anlage mit Stellplätzen grundsätzlich erhalten bleiben muss. Die Grundausstattung beträgt mindestens 30 % der Kfz-Stellplätze nach Tabelle B des Anhangs. Ergibt sich bei dieser Ermittlung ein geringerer Wert als die in der Tabelle genannte Mindestzahl, ist jedoch mindestens diese Zahl zu erbringen. Errechnet sich bei der Ermittlung der Zahl der notwendigen Kfz-Stellplätze eine Bruchzahl, ist nach allgemeinem mathematischem Grundsatz auf ganze Zahlen auf- bzw. abzurunden.

   Bei Anlagen mit mehreren Nutzungsarten ist der Stellplatzbedarf für jede Nutzungsart getrennt zu ermitteln. Lassen die einzelnen Nutzungsarten eine wechselseitige Bereitstellung der Kfz-Stellplätze zu, kann die Zahl der notwendigen Kfz-Stellplätze entsprechend gemindert werden.

   Für Anlagen, die von den Richtzahlen nicht erfasst sind, ist die Zahl der notwendigen Stellplätze nach den besonderen Umständen des Einzelfalles gegebenenfalls in Anlehnung an die Richtzahlen vergleichbarer Anlagen zu ermitteln.

Bei barrierefreien Anlagen nach § 39 Abs. 1 und 2 LBO ist ein angemessener Prozentsatz der Kfz-Stellplätze barrierefrei auszuführen.

2. *Altenwohnungen*

Von der Verpflichtung zur Herstellung von einem Kfz-Stellplatz je Wohnung sind grundsätzlich auch Altenwohnungen erfasst, bei denen i. d. R. von einem geringeren Stellplatzbedarf ausgegangen werden kann. Soweit es sich dabei um Wohnanlagen oder Teile von Anlagen handelt, die nachweislich dauerhaft zur Nutzung durch alte Menschen vorgesehen sind, führt diese uneingeschränkte Verpflichtung zu einer nicht beabsichtigten Härte, da hier auch die Möglichkeit des § 37 Abs. 4 S. 2 LBO wenig entlastend wirkt. Diese Fälle sind über eine Befreiung nach § 56 Abs. 5 LBO zu lösen. Eine Beschränkung der Baugenehmigung auf die Nutzung als Altenwohnung ist geeignet, eine dauerhafte Nutzung im beantragten Sinne sicherzustellen bzw. ein Aufleben der Stellplatzverpflichtung im Falle anderer Nutzungen zu verdeutlichen.

Zu § 37 Absatz 2:

1. *Ermittlung der Zahl der notwendigen Fahrradstellplätze bei Wohnungen*

Die Zahl notwendiger Fahrradstellplätze hat sowohl den Bedarf der Bewohnerinnen und Bewohner als auch den Bedarf der Besucherinnen und Besucher abzudecken.

Zur Bemessung des Bedarfs an Fahrradstellplätzen werden in der baubehördlichen Praxis Lösungen entwickelt, für die grundsätzlich auf Papiere von Fachgesellschaften zurückgegriffen werden soll.

Entscheidend für den Fahrradstellplatzbedarf bei Wohnungen ist nicht die Fahrradnutzung, sondern die Zahl der Fahrräder je Haushalt.

Ein geringer Radverkehrsanteil in der Kommune ist kein Indikator für einen geringeren zu erwartenden Fahrradstellplatzbedarf.

Die Topographie ist grundsätzlich kein Indikator für einen geringeren zu erwartenden Fahrrad-Stellplatzbedarf. Durch die zunehmende Verbreitung von Pedelecs stellen Steigungen heute kein generelles Hindernis für den Radverkehr mehr dar.

2. *Ermittlung der Zahl der notwendigen Fahrradstellplätze bei anderen Anlagen*

Die erforderliche Zahl notwendiger Fahrradstellplätze nach § 37 Abs. 2 Satz 1 LBO bestimmt sich nach den Richtzahlen in Anhang 2. Die Stellplätze sind in den Bauvorlagen darzustellen. Bei Anlagen, die von den Richtzahlen nicht erfasst sind, ist die Zahl der notwendigen Stellplätze nach den besonderen Umständen des Einzelfalls gegebenenfalls in Anlehnung an die Richtzahlen vergleichbarer Anlagen zu ermitteln. Für die den laufenden Nummern in Anhang 2 zugeordneten Nutzungen

sind jeweils mindestens zwei Stellplätze nachzuweisen. Die Fahrradstellplätze sollen zielnah zu der jeweiligen Nutzung beziehungsweise zu dem jeweiligen Zugang angeordnet und vom öffentlichen Straßenraum leicht auffindbar sein.

*3. Anforderungen an die Fahrradstellplätze*

Die Fahrradstellplätze müssen so hergestellt werden, dass

- diese hinsichtlich Erreichbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit auch für Personen mit Pedelecs geeignet sind. Nur in Ausnahmefällen sind mehr als zwei Stufen zulässig (z.B. wenn andernfalls Flächen für Wohnungen reduziert werden müssten),

- sie eine Anschließmöglichkeit für den Fahrradrahmen haben,

- dem Fahrrad ein sicherer Stand durch einen Anlehnbügel gegeben wird,

- sie eine Länge von 2 m zuzüglich der erforderlichen Fahrgassen und Rangierflächen aufweisen und

- durch einen Mindestabstand von 0,80 m zwischen den Fahrradständen das Abstellen und Anschließen des Fahrrades einschließlich des Rahmens ermöglicht wird.

Die Herstellung einfacher Vorderradständer ist unzulässig. Der Platzbedarf kann durch den Einsatz platzsparender Fahrradabstellsysteme wie beispielsweise Doppelstockparksysteme reduziert werden. Solche Systeme müssen eine einfache Nutzbarkeit gewährleisten.

Die notwendigen Fahrradstellplätze für Wohnungen können in einem Abstellraum nach § 35 Abs. 5 LBO nur dann nachgewiesen werden, wenn der Raum nach Größe, Lage, Zuschnitt und Erreichbarkeit sowohl die Funktion als Abstellraum zur Wohnung als auch die Anforderungen für Fahrradstellplätze nach der LBO erfüllt.

Soweit die Fahrradstellplätze für Wohnungen in nicht gemeinschaftlich genutzten, abschließbaren Garagen oder Räumen ausgewiesen werden, wird der gesetzlich geforderte Diebstahlschutz auch ohne Anschließmöglichkeit erreicht. Auch ist in diesen Fällen ein Anlehnbügel entbehrlich.

Zu § 37 Absatz 4:

*Aussetzen der Verpflichtung zur Herstellung notwendiger Stellplätze*

§ 37 Abs. 4 S. 2 LBO räumt dem Bauherrn einen Anspruch auf Aussetzung der Herstellung der notwendigen Stellplätze ein. Soweit und solange nachweislich ein Stellplatzbedarf nicht oder nicht in vollem Umfang besteht, z. B. weil die Bewohner kein Kraftfahrzeug halten, ist die Verpflichtung zur Herstellung der gleichwohl notwendigen Stellplätze auszusetzen. Da die Stellplatzverpflichtung als solche dadurch nicht berührt wird, muss in diesen Fällen die Fläche für die zu einem späteren Zeitpunkt eventuell herzustellenden Stellplätze durch Baulast gesichert sein. Die Vorschrift kommt z. B. bei solchen Wohngebäuden zur Anwendung, die einer zeitlich begrenzten Belegungsbindung zugunsten von alten Menschen unterliegen. In Betracht kommt aber auch eine teilweise Aussetzung der Pflicht zur Herstellung der notwendigen Stellplätze im Verhältnis zu dem Umfang, in dem ein Arbeitgeber den Beschäftigten in der betroffenen baulichen Anlage - dies ist das Gebäude mit den Geschäftsräumlichkeiten preisgünstige Zeitkarten für den ÖPNV (»Job-Tickets«) zur Verfügung stellt und so den tatsächlich von der Anlage ausgelösten ruhenden Verkehr vermindert. Der Nachweis über das Vorliegen der Voraussetzung zur Aussetzung der Verpflichtung zur Herstellung der notwendigen Stellplätze obliegt dem Bauherrn; die Baurechtsbehörde legt in der Entscheidung über die Aussetzung fest, in welcher Form und in welchen zeitlichen Abständen der Nachweis zu erbringen ist.

Zu § 37 Absatz 5:

*Voraussetzungen einer Bestimmung des Grundstücks durch die Baurechtsbehörde*

Die Gründe des Verkehrs müssen in diesen Fällen hinreichend schwerwiegend und konkret sein und dürfen sich nicht allein auf allgemeine verkehrsplanerische Überlegungen stützen. Eine Bestimmung durch die Baurechtsbehörde ist beispielsweise gerechtfertigt, wenn durch die Errichtung der notwendigen Stellplätze auf dem beabsichtigten Grundstück entweder im Umfeld dieses Grundstücks selbst oder, sofern die Errichtung auf einem anderen Grundstück vorgesehen ist, im Umfeld des Baugrundstücks Verhältnisse geschaffen würden, die zur Gefährdung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs führen würden. Eine Bestimmung durch die Baurechtsbehörde ist aber auch dann gerechtfertigt, wenn die vom Bauherrn beabsichtigte Herstellung von Stellplätzen einer konkreten verkehrsplanerischen Konzeption der Gemeinde, z. B. zur Schaffung verkehrsberuhigter Bereiche mit Parkierung in Gebietsrandlage, zuwiderlaufen würde.

Bei Fahrrad-Stellplätzen sind besondere Anforderungen an die räumliche Zuordnung der Stellplätze zur Nutzung zu stellen. Bei der Festlegung zumutbarer Entfernungen sind daher deutlich engere Maßstäbe anzulegen als bei Kfz-Stellplätzen.

Zu § 37 Absatz 7:

*Abweichung von der Kfz-Stellplatzverpflichtung bei Wohnungen*

Eine Erfüllung der Verpflichtung zur Herstellung von Kfz-Stellplätzen durch Ablösung ist für Wohnungen durch § 37 Abs. 7 S. 1 LBO ausgeschlossen. Um Fälle unbilliger Härten ausschließen und einem Scheitern von Wohnbauvorhaben durch fehlende Kfz-Stellplätze entgegenwirken zu können, verlangt § 37 Abs. 7 S. 2 LBO die Zulassung einer Abweichung von § 37 Abs. 1 S. 1 LBO, soweit die unter Ziff. 1 oder 2 genannten Voraussetzungen vorliegen. Unzumutbar kann das Verlangen nach Herstellung von Kfz-Stellplätzen u. a. dann werden, wenn die wirtschaftlichen Aufwendungen für die Errichtung der Kfz-Stellplät-

ze, z. B. bei Unterbringung in Untergeschossen oder in mehreren Geschossen, durch schwierige topografische und/oder konstruktive Verhältnisse die ortsüblichen Aufwendungen erheblich übersteigen oder die Aufwendungen für die Errichtung der Kfz-Stellplätze nicht mehr im Verhältnis zum Aufwand der gesamten Baumaßnahme stehen würden. Der Bauherr hat das Vorliegen der Voraussetzungen nach § 37 Abs. 7 Nr. 1 LBO darzulegen.

Aufgrund öffentlich-rechtlicher Vorschriften ausgeschlossen sein kann die Herstellung von Kfz-Stellplätzen z. B. dann, wenn die Gemeinde von ihrem Satzungsrecht nach § 74 Abs. 2 Nr. 3 (oder 4) LBO Gebrauch gemacht und die Herstellung auf dem Baugrundstück ausgeschlossen hat.

Nicht erfasst von der Regelung sind die Fälle, in denen planungsrechtliche Festsetzungen oder örtliche Bauvorschriften die Herstellung von Kfz-Stellplätzen auf dem Baugrundstück ausschließen, gleichzeitig jedoch andere Flächen in zumutbarer Entfernung zur Herstellung von Kfz-Stellplätzen, z. B. in Gemeinschaftsanlagen, ausgewiesen werden. Auf diesen Flächen muss die Herstellung der notwendigen Kfz-Stellplätze jedoch für den betroffenen Bauherrn auch rechtlich und tatsächlich möglich sein.

Zu § 56 Absatz 5 Satz 1 Nummer 1:

*Schutz vor Luftverschmutzung aus Gründen des Allgemeinwohls*

In Gebieten, für die ein Luftreinhalteplan aufgestellt wurde, kann aus Gründen des allgemeinen Wohls eine Befreiung von der Stellplatzpflicht nach § 37 Abs. 1 S. 1 LBO erteilt werden, sofern dies Teil eines Parkraummanagement-Konzepts ist.

Zu § 74 Absatz 2 Nummer 2:

*Erhöhung der Zahl der notwendigen Kfz-Stellplätze für Wohnungen durch Satzung nach § 74 Abs. 2 Nr. 2 LBO*

Die Voraussetzungen zum Erlass einer solchen Satzung liegen aus Gründen des Verkehrs insbesondere dann vor, wenn durch die örtlichen Verhältnisse bei Nachweis von nur einem Kfz-Stellplatz je Wohnung verkehrsgefährdende Zustände zu befürchten sind. Dies kann z. B. dann der Fall sein, wenn in beengten Erschließungsverhältnissen mit bereits vorhandener hoher Verkehrsbelastung ein durch die Errichtung zusätzlicher Wohnungen zu erwartender, über die Zahl von einem Kfz-Stellplatz pro Wohnung hinausgehender Parkierungsbedarf nicht abgedeckt werden kann. Gründe des Verkehrs können auch dann vorliegen, wenn aufgrund übergeordneter verkehrsregelnder Maßnahmen in dem betreffenden Gebiet ein Halteverbot angeordnet ist und somit keine Möglichkeit besteht, einen ständigen oder zeitweiligen (z. B. durch Besucher) Mehrbedarf aufzunehmen.

Gründe des Verkehrs können auch dann vorliegen, wenn in Gemeindeteilen mit unzureichender Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr - ÖPNV - (z. B. abgelegene Weiler) auch unter Beachtung der Möglichkeit einer Erschließung mit dem Radverkehr davon ausgegangen werden muss, dass die Haushalte i.d.R. mit mehr als einem Kraftfahrzeug ausgestattet sein müssen, um die für die tägliche Lebensführung notwendige Mobilität aufbringen zu können.

Voraussetzungen zum Erlass einer Satzung aus städtebaulichen Gründen können z. B. dann vorliegen, wenn in Gemeindeteilen ein Mehrbedarf an notwendigen Stellplätzen zu erwarten ist, der nicht durch Verlagerung des Verkehrs auf Verkehrsträger mit geringerer Flächeninanspruchnahme vermieden werden kann (z. B. Förderung Radverkehr, standortbezogenes Mobilitätsmanagement) und der ruhende Verkehr aus stadtgestalterischen Gründen nicht im öffentlichen Straßenraum untergebracht werden kann oder soll.

Im Regelfall werden sowohl städtebauliche als auch Gründe des Verkehrs nicht gleichermaßen und flächendeckend im gesamten Gemeindegebiet vorliegen.

II.

Die Verwaltungsvorschrift des Wirtschaftsministeriums über die Herstellung notwendiger Stellplätze vom 16. April 1996 (GABl. S. 289), geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 4. August 2003 (GABl. S. 590), wird aufgehoben.

III.

Diese Verwaltungsvorschrift tritt am 1. September 2022 in Kraft und tritt am 31. August 2029 außer Kraft.

## Anlagen (nichtamtliches Verzeichnis)

Anhang 1: Richtzahlen für KFz-Stellplätze
Anhang 2: Richtzahlen für Fahrradstellplätze

## Weitere Fassungen dieser Vorschrift

Vorschrift vom 22.06.2022, gültig ab 01.09.2022 bis 31.08.2029
Vorschrift vom 22.06.2022, gültig ab 01.09.2022 bis 31.08.2029

**Diese Vorschrift wird von folgenden Dokumenten zitiert**

**Verwaltungsvorschriften der Länder**
*Baden-Württemberg*
Anhang 1: Richtzahlen für KFz-Stellplätze, i. d. F. v. 22.06.2022, Az.:MLW22-26-204/187/16
Anhang 2: Richtzahlen für Fahrradstellplätze, i. d. F. v. 22.06.2022, Az.:MLW22-26-204/187/16
Fortführungsnachweis Baden-Württemberg,

© juris GmbH

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Normgeber:** | Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen | **Quelle:** | |
| **Aktenzeichen:** | MLW22-26-204/187/16 | | |
| **Erlassdatum:** | 22.06.2022 | **Gliederungs-Nr:** | keine Angaben verfügbar |
| **Fassung vom:** | 22.06.2022 | | |
| **Gültig ab:** | 01.09.2022 | | |
| **Gültig bis:** | 31.08.2029 | | |

Zum Hauptdokument : Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen über den Neuerlass der Verwaltungsvorschrift über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze)

**Anhang 1**

Bei der Ermittlung der Zahl der notwendigen Kfz-Stellplätze von Anlagen nach § 37 Abs. 1 Satz 2 LBO ist wie folgt zu verfahren:

1. Der Standort der baulichen Anlage wird hinsichtlich seiner Einbindung in den ÖPNV entsprechend Tabelle A bewertet.

   Eine Bewertung unterbleibt bei Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Personen.

**A Kriterien ÖPNV**

| Punkte je Kriterium | Erreichbarkeit [(1)] | Dichte der Verkehrsmittel | Leistungsfähigkeit [(2)] (Taktfolge Mo. bis Fr. 6 h – 19 h) | Attraktivität des Verkehrsmittels |
|---|---|---|---|---|
| 1 | mindestens eine Haltestelle des ÖPNV in R = > 500 m - max. 600 m | mehr als 1 Bus- oder Bahnlinie | Takt max. 15 min | Bus überwiegend auf eigenen Busspur |
| 2 | mindestens eine Haltestelle des ÖPNV in R = > 300 m - max. 500 m | mehr als 2 Bus- oder Bahnlinien | Takt max. 10 min | Straßenbahn, Stadtbahn |
| 3 | mindestens eine Haltestelle des ÖPNV in R = max. 300 m | mehr als 3 Bus- oder Bahnlinien | Takt max. 5 min | Schienenschnellverkehr (S-Bahn, Stadtbahn) mit eigenem Gleiskörper |

Es sind im günstigsten Fall, d. h. bei maximaler Punktzahl in jeder der 4 Kategorien, 12 Punkte erreichbar.

Beispiel:

| | |
|---|---|
| - Vom Standort der baulichen Anlage aus ist eine Haltestelle des ÖPNV in einem Radius zwischen 300 m und 500 m erreichbar: | 2 Punkte |
| - Mehr als 1 Bus oder Bahnlinie können erreicht werden: | 1 Punkt |
| - Die kürzeste Taktfolge des leistungsfähigsten Verkehrsmittels Mo. bis Fr. zwischen 6 h und 19 h beträgt max. 10 Minuten: | 2 Punkte |
| - Das attraktivste erreichbare Verkehrsmittel ist die S-Bahn: | 3 Punkte |
| | 8 Punkte |

Die Standortqualität dieser baulichen Anlage wird hinsichtlich ihrer Einbindung in das ÖPNV-Netz mit insgesamt 8 Punkten bewertet.

2. Aus Tabelle B wird nach Nutzungsart und Größe der Anlage eine Zahl von Kfz-Stellplätzen ermittelt. Diese wird ggf. entsprechend der nach Nr. 1 erreichten Punktzahl gemindert.

Die Zahl der notwendigen Kfz-Stellplätze beträgt bei

| | |
|---|---|
| unter 4 Punkten = | 100% der aus Tab. B ermittelten Kfz-Stellplätze, |
| 4-6 Punkten = | 80% der aus Tab. B ermittelten Kfz-Stellplätze, |
| 7-9 Punkten = | 60% der aus Tab. B ermittelten Kfz-Stellplätze, |
| 10-11 Punkten = | 40% der aus Tab. B ermittelten Kfz-Stellplätze, |
| 12 Punkten = | 30% der aus Tab. B ermittelten Kfz-Stellplätze. |

**B**

| Nr. | Verkehrsquelle | Zahl der Kfz-Stellplätze |
|---|---|---|
| 1 | *Wohnheime* | |
| 1.1 | Altenheime | 1 je 10-15 Plätze, mindestens jedoch 3 |
| 1.2 | Behindertenwohnheime | 1 je 10-15 Plätze, mindestens jedoch 3 |
| 1.3 | Kinder- und Jugendwohnheime | 1 je 20 Plätze, mindestens jedoch 2 |
| 1.4 | Flüchtlingswohnheime | 1 je 10-15 Plätze, mindestens jedoch 2 |
| 1.5 | Studierendenwohnheime | 1 je 4-10 Plätze, mindestens jedoch 2 |
| 1.6 | Sonstige Wohnheime | 1 je 2-5 Plätze, mindestens jedoch 2 |
| 2 | *Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen* | |
| 2.1 | Büro- und Verwaltungsräume allgemein | 1 je 30-40 $m^2$ Büronutzfläche[(1)], mindestens jedoch 1 |

| | | |
|---|---|---|
| 2.2 | Räume mit erheblichem Besucherverkehr (Schalter-, Abfertigungs- oder Beratungsräume, Arztpraxen o. ä.) | 1 je 20-30 $m^2$ Nutzfläche[(4)], mindestens jedoch 3 |
| 3 | *Verkaufsstätten* | |
| 3.1 | Verkaufsstätten bis 700 $m^2$ Verkaufsnutzfläche | 1 je 30-50 $m^2$ Verkaufsnutzfläche[(2)], mindestens jedoch 2 je Laden |
| 3.2 | Verkaufsstätten mit mehr als 700 $m^2$ Verkaufsnutzfläche, | 1 je 10-30 $m^2$ Verkaufsnutzfläche[(2)] |
| 4 | *Versammlungsstätten (außer Sportstätten), Kirchen* | |
| 4.1 | Versammlungsstätten | 1 je 4-8 Besucherplätze |
| 4.2 | Kirchen | 1 je 10-40 Sitzplätze |
| 5 | *Sportstätten* | |
| 5.1 | Sportplätze | 1 je 250 $m^2$ Sportfläche[(3)], zusätzlich 1 je 10-15 Besucherplätze |
| 5.2 | Spiel- und Sporthallen | 1 je 50 $m^2$ Sportfläche[(3)], zusätzlich 1 je 10-15 Besucherplätze |
| 5.3 | Fitnesscenter | 1 je 25 $m^2$ Sportfläche[(3)] |
| 5.4 | Freibäder | 1 je 200-300 $m^2$ Grundstücksfläche |
| 5.5 | Hallenbäder | 1 je 5-10 Kleiderablagen, zusätzlich 1 je 10-15 Besucherplätze |
| 5.6 | Tennisanlagen | 3-4 je Spielfeld, zusätzlich 1 je 10-15 Besucherplätze |
| 5.7 | Kegel-, Bowlingbahnen | 4 je Bahn |
| 5.8 | Bootshäuser und Bootsliegeplätze | 1 je 2-3 Boote |
| 5.9 | Reitanlagen | 1 je 4 Pferdeeinstellplätze |
| 6 | *Gaststätten, Beherbergungsbetriebe, Vergnügungsstätten* | |
| 6.1 | Gaststätten | 1 je 6-12 $m^2$ Gastraum |
| 6.2 | Tanzlokale, Discotheken | 1 je 4-8 $m^2$ Gastraum |
| 6.3 | Spielhallen | 1 je 10-20 $m^2$ Nutzfläche des Ausstellraumes, mindestens 3 |
| 6.4 | Hotels, Pensionen, Kurheime und andere Beherbergungsbetriebe | 1 je 2-6 Zimmer |
| 6.5 | Jugendherbergen | 1 je 10 Betten |
| 7 | *Krankenhäuser und Pflegeeinrichtungen* | |
| 7.1 | Universitätskliniken und ähnliche Lehrkrankenhäuser | 1 je 2-3 Betten |
| 7.2 | Krankenhäuser, Kureinrichtungen | 1 je 3-6 Betten |
| 7.3 | Pflegeheime | 1 je 10-15 Betten, mindestens jedoch 3 |
| 8 | *Schulen, Einrichtungen für Kinder und Jugendliche* | |
| 8.1 | Grund- und Hauptschulen | 1 je 30 Schüler/-innen |
| 8.2 | Sonstige allgemeinbildenden Schulen | 1 je 25 Schüler/-innen, zusätzlich 1 je 10-15 Schüler/-innen über 18 Jahre |
| 8.3 | Berufsschulen, Berufsfachschulen | 1 je 20 Schüler/-innen, zusätzlich 1 je 3-5 Schüler/-innen über 18 Jahre |

| | | |
|---|---|---|
| 8.4 | Sonderschulen für Behinderte | 1 je 15 Schüler/-innen |
| 8.5 | Hochschulen | 1 je 2-4 Studierende |
| 8.6 | Kindergärten, Kindertagesstätten und dgl. | 1 je 20-30 Kinder, mindestens jedoch 2 |
| 8.7 | Jugendfreizeitheime und dgl. | 1 je 15 Besucherplätze |
| 9 | *Gewerbliche Anlagen* | |
| 9.1 | Handwerks- und Industriebetriebe | 1 je 50-70 $m^2$ Nutzfläche(4) oder je 3 Beschäftigte(5) |
| 9.2 | Lagerräume, Lagerplätze | 1 je 120 $m^2$ Nutzfläche(4) oder je 3 Beschäftigte(5) |
| 9.3 | Ausstellungs- und Verkaufsplätze | 1 je 80-100 $m^2$ Nutzfläche(4) oder je 3 Beschäftigte(5) |
| 9.4 | Kfz-Werkstätten, Tankstellen mit Wartungs- oder Reparaturständen | 4 je Wartungs- oder Reparaturstand |
| 9.5 | Kfz-Waschanlagen | 2 je Waschplatz |
| 9.6 | Reifenhandelsbetriebe mit Montageständen | 2 je Montagestand |
| 10 | *Verschiedenes* | |
| 10.1 | Kleingartenanlagen | 1 je 3 Kleingärten |
| 10.2 | Friedhöfe | 1 je 2000 $m^2$ Grundstücksfläche, mindestens jedoch 10 |

Kfz-Stellplätze für Beschäftigte der jeweiligen Anlagen sind bereits eingeschlossen.

(1) Nicht zur Büronutzfläche werden gerechnet:
Sozial- und Sanitärräume, Funktionsflächen für betriebstechnische Anlagen, Verkehrsflächen.

(2) Nicht zur Verkaufsnutzfläche werden gerechnet:
Sozial- und Sanitärräume, Kantinen, Ausstellungsflächen, Lagerflächen, Funktionsflächen für betriebstechnische Anlagen, Verkehrsflächen.

(3) Nicht zur Sportfläche werden gerechnet:
Sozial- und Sanitärräume, Umkleideräume, Geräteräume, Funktionsflächen für betriebstechnische Anlagen, Verkehrsflächen.

(4) Nicht zur Nutzfläche werden gerechnet:
Sozial- und Sanitärräume, Kantinen, Funktionsflächen für betriebliche Anlagen, Verkehrsflächen.

(5) Der Stellplatzbedarf ist in der Regel nach der Nutzfläche zu berechnen. Ergibt sich dabei ein offensichtliches Missverhältnis zum tatsächlichen Stellplatzbedarf, so ist die Zahl der Beschäftigten zugrunde zu legen.

## Fußnoten

(1) Besonderheiten, die die Erreichbarkeit beschränken, wie Eisenbahnlinien oder Flussläufe, sind zu berücksichtigen.

(2) Kürzester Takt des leistungsfähigsten Verkehrsmittels. Dabei können mehrere Linien dieses Verkehrsmittels herangezogen werden, wenn diese eine direkte Verbindung zu einem zentralen Verkehrsknotenpunkt besitzen oder eine weitgehend gleiche Streckenführung aufweisen und daher angenommen werden kann, dass es den meisten Nutzerinnen und Nutzern gleich ist, welche Linie sie benutzen.

## Weitere Fassungen dieser Vorschrift

Vorschrift vom 22.06.2022, gültig ab 01.09.2022 bis 31.08.2029
Vorschrift vom 22.06.2022, gültig ab 01.09.2022 bis 31.08.2029

**Diese Vorschrift wird von folgenden Dokumenten zitiert**

**Verwaltungsvorschriften der Länder**
*Baden-Württemberg*
Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen, i. d. F. v. 22.06.2022, Az.:MLW22-26-204/187/16

© juris GmbH

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Normgeber:** | Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen | **Quelle:** | |
| **Aktenzeichen:** | MLW22-26-204/187/16 | | |
| **Erlassdatum:** | 22.06.2022 | **Gliederungs-Nr:** | keine Angaben verfügbar |
| **Fassung vom:** | 22.06.2022 | | |
| **Gültig ab:** | 01.09.2022 | | |
| **Gültig bis:** | 31.08.2029 | | |

Zum Hauptdokument : Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen über den Neuerlass der Verwaltungsvorschrift über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze)

**Anhang 2**

**Richtzahlen für Fahrrad-Stellplätze**

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Wohnheime | |
| 1.1 | Studierenden-, Schüler-, Kinder- und Jugendwohnheime | 1 je 2 Plätze |
| 1.2 | Altenheime, Behindertenwohnheime | 1 je 10 Plätze |
| 1.3 | Sonstige Wohnheime 1 je 2 Plätze | |
| 2. | Gebäude mit Büro- und Verwaltungs- und Praxisräumen | |
| 2.1 | mit Büronutzfläche | 1 je 100 m² Büronutzfläche(1) |
| 2.2 | Räume mit erheblichem Besucherverkehr (Schalter-, Abfertigungs- oder Beratungsräume, Arztpraxen o. ä.) | 1 je 70 m² Nutzfläche(4) |
| 3. | Verkaufsstätten | 1 je 50 m² Verkaufsnutzfläche(2) |
| 4. | Versammlungsstätten | 1 je 10 Besucherplätze |
| 5. | Sportstätten | |
| 5.1 | Sportplätze | 1 je 250 m² Sportfläche(3) |
| 5.2 | Spiel- und Sporthallen | 1 je 50 m² Sportfläche(3) |
| 5.3 | Sportstadien | 1 je 10 Besucherplätze |
| 5.4 | Freibäder | 1 je 100 m² Grundstücksfläche |
| 5.5 | Hallenbäder | 1 je 5 Kleiderablagen |
| 6. | Gaststätten | 1 je 6-12 m² Gastraum |
| 7. | Hotels, Pensionen, Kurheime und andere Beherbergungsbetriebe | 1 je 10 Betten |
| 8. | Jugendherbergen | 1 je 5 Betten |
| 9. | Krankenhäuser, Kureinrichtungen | 1 je 20 Betten |
| 10. | Schulen, Einrichtungen für Kinder und Jugendliche | |

| | | |
|---|---|---|
| 10.1 | Allgemeinbildende Schulen | 1 je 3 Schüler/-innen |
| 10.2 | Berufsschulen | 1 je 5 Schüler/-innen |
| 10.3 | Hochschulen | 1 je 5 Studierende |
| 10.4 | Kindergärten, Kindertagesstätten u. dgl. | 5 je Gruppenraum |
| 10.5 | Jugendfreizeitheime und dgl. | 1 je 3 Besucherplätze |
| 11. | Handwerks- und Industriebetriebe, | 1 je 225 m² Nutzfläche(4) |
| 12. | Museen und Ausstellungsgebäude | 1 je 100 m² Nutzfläche(4) |

(1) Nicht zur Büronutzfläche werden gerechnet:
Sozial- und Sanitärräume, Funktionsflächen für betriebstechnische Anlagen, Verkehrsflächen.

(2) Nicht zur Verkaufsnutzfläche werden gerechnet:
Sozial- und Sanitärräume, Kantinen, Ausstellungsflächen, Lagerflächen, Funktionsflächen für betriebstechnische Anlagen, Verkehrsflächen.

(3) Nicht zur Sportfläche werden gerechnet:
Sozial- und Sanitärräume, Umkleideräume, Geräteräume, Funktionsflächen für betriebstechnische Anlagen, Verkehrsflächen.

(4) Nicht zur Nutzfläche werden gerechnet:
Sozial- und Sanitärräume, Kantinen, Funktionsflächen für betriebliche Anlagen, Verkehrsflächen.

(5) Der Stellplatzbedarf ist in der Regel nach der Nutzfläche zu berechnen. Ergibt sich dabei ein offensichtliches Missverhältnis zum tatsächlichen Stellplatzbedarf, so ist die Zahl der Beschäftigten zugrunde zu legen.

## Weitere Fassungen dieser Vorschrift

Vorschrift vom 22.06.2022, gültig ab 01.09.2022 bis 31.08.2029
Vorschrift vom 22.06.2022, gültig ab 01.09.2022 bis 31.08.2029

**Diese Vorschrift wird von folgenden Dokumenten zitiert**

**Verwaltungsvorschriften der Länder**
*Baden-Württemberg*
Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen, i. d. F. v. 22.06.2022, Az.:MLW22-26-204/187/16

© juris GmbH

Anlage 2

# Mobilitätskonzept Gewerbepark Scharnhausen West, Ostfildern

## Zielsetzungen und Eckpunkte des Mobilitätskonzepts

Das Gewerbegebiet Scharnhausen West soll unter der Prämisse eines möglichst geringen Flächenverbrauchs und der Reduktion des Anteils von Motorisiertem Individualverkehr („MIV“ bzw. „MIV-Anteil“) am Modalmix im Quartier entwickelt werden. Zudem soll das Quartier möglichst E-Mobilitäts-freundlich sein und daher über einen hohen Anteil von Parkplätzen mit Ladesäulen verfügen. Schließlich sollen die Anforderungen an eine nachhaltige Mobilität im Gewerbegebiet langfristig umgesetzt werden.

Eine der größten Flächenverbräuche in konventionell entwickelten Gewerbegebieten entsteht durch das Flächenparken auf den Grundstücken. Die Vermeidung dieses Flächenverbrauchs durch Tiefgeschossstellplätze kommt durch die hohen Baukosten für Gewerbegebiete in der Regel nicht in Frage. Das Mobilitätskonzept im Gewerbepark Scharnhausen West in Ostfildern soll den Flächenverbrauch pro Stellplatz durch die Herstellung einer zentralen Quartiershochgarage, in der fast alle notwendigen Stellplätze des Gewerbegebiets nachgewiesen werden, reduzieren. Durch die Bündelung der Stellplätze in einer Quartiersgarage ist das Gewerbegebiet auf den einzelnen Gewerbegrundstücken weitgehend stellplatzfrei, so dass die Baufelder für mehr Gewerbefläche genutzt werden können. Es dürfen nach dem Bebauungsplan lediglich 0,25 Stellplätze pro 100 qm Bauland auf den einzelnen Gewerbegrundstücken hergestellt werden.

Hinzu kommt die Reduktion der tatsächlich benötigten Stellplätze im Gewerbegebiet durch das Absenken des MIV-Anteils über das durch die Mobilitätsgesellschaft aktiv gemanagte Mobilitätskonzept. Das Mobilitätskonzept senkt den Anteil des MIV am Gesamtverkehr und den damit zusammenhängenden Stellplatzbedarfen über eine „Push-/ Pull“ Strategie um 15% gegenüber dem typischen Modal Split in der Region (von 80% auf 65%). Wichtigste „Push“-Maßnahme ist die bewusste Konzentration und Verknappung des Parkraums in der zentralen Quartiersgarage, wichtigste „Pull“-Maßnahme ist das Angebot der nachstehend detailliert beschriebenen alternativen Mobilitätsmaßnahmen. Zudem sollen die reduzierten Stellplätze durch ein intelligentes firmenübergreifendes Parkraummanagement möglichst effizient verwaltet und bedarfsorientiert genutzt werden. Damit soll der Leerstand, der in den meisten Gewerbeimmobilien bei deutlich über 30% liegt, vermieden werden und obendrein der Bedarf an diesen weiteren Stellplätzen eingespart werden.

Zusammenfassend gelingt also zunächst eine Reduktion des MIV und der damit zusammenhängenden Stellplatzbedarfe durch die beschriebene „Push-/Pull“ Strategie. Sodann gelingt eine weitere Reduktion des Stellplatzbedarfs durch die effiziente, bedarfsorientierte Verwaltung der Quartiersgarage mittels eines firmenübergreifenden Parkraummanagements. Aufgrund dieser Maßnahmen können die Stellplatzbedarfe so reduziert werden, dass es ausreichend sein dürfte, wenn im Gewerbegebiet für je 100 qm Grundstücksfläche nur ein Stellplatz in der Quartiersgarage errichtet wird (pauschaliert, über den erwarteten Nutzungsmix). Zu den sich hieraus rechnerisch ergebenden 640 Stellplätze werden 840 Parkberechtigungen ausgegeben und zentral verwaltet.

Die „Push-Pull“ Strategie soll durch die Mobilitätsgesellschaft Scharnhausen West GmbH zentral organisiert und verantwortet werden. Der Parkraum und die Mobilitätsangebote im Gewerbegebiet sollen durch die Mobilitätsgesellschaft betrieben werden und den Beschäftigten im Gewerbegebiet über eine digitale Plattform zur Verfügung gestellt werden. Diese übergeordnete Instanz steuert strategisch die Mobilitätsangebote auf das Modal Split Ziel hin (Reduzierung um 15%) und die hierfür erforderliche bedarfsgerechte Schaffung von Mobilitätsangeboten. Sie schafft zudem eine zentrale Verantwortlichkeit in Form eines Kümmerers im Gewerbepark.

Schließlich soll das Ziel einer lokal emissionsfreien Elektromobilität im Gewerbegebiet durch die hohe Anzahl von 192 Ladesäulen gefördert werden. Aufgrund dieser großen Zahl an Ladeinfrastruktur und der effizienten Zuweisung von Stellplätzen über das Parkraummanagement kann jedem Elektroauto im Gewerbegebiet entlang der typischen Ladebedarfe ein Ladeangebot gemacht werden.

Der langfristige wirtschaftliche Betrieb des Mobilitätskonzepts soll u.a. durch die Abnahmeverpflichtung der Parkberechtigungen und den Investitionskostenzuschüssen für die Infrastruktur und den „Mobilitätsfonds“ gewährleistet. Außerdem soll die Beteiligung der Grundstückseigentümer am Mobilitätskonzept über Grunddienstbarkeiten langfristig gesichert werden.

**Kurzbeschreibung der Maßnahmen und Bestandteile des Mobilitätskonzeptes und deren Wirkungsabschätzung**

**MIM Plattform**

Kurzbeschreibung & Wirkungsabschätzung:

Die MIM Plattform (Mobility Integration Management Plattform) integriert Mobilitätsdienste, Parkraum- und Flächenmanagement und weitere mobilitätsreduzierende Services in einer Management Software und macht die im Gewerbegebiet verfügbaren Services für Mobilität zentral für die Nutzer buchbar.

Die MIM-Plattform beschäftigt sich im Wesentlichen damit, den für das Gewerbegebiet anfallenden Individualverkehr über eine digitale Plattform entlang von wirtschaftlichen und ESG-Zielgrößen intelligent zu steuern und somit den MIV-Anteil zu reduzieren.

Grundlage für die Steuerung der Mobilitätsbedarfe ist das Design maßgeschneiderter Mobilitätspakete entlang der verschiedenen Mobilitätstypen (typische Pendlertypen für Gewerbestandorte) im Gewerbequartier. Die Pakete enthalten entsprechende Mobilitätsservices wie z.B. Parkierrechte zu bestimmten Uhrzeiten, Carsharingstunden oder Zugang zu einer Fahrradflotte. Die MIM-Software ermöglicht es der/m Mobilitätsmanager:in den Nutzer:innen Mobilitätspakete zu zuweisen, die diese dann über ein Interface buchen, stornieren und jederzeit das aktuelle Kontingent einsehen können.

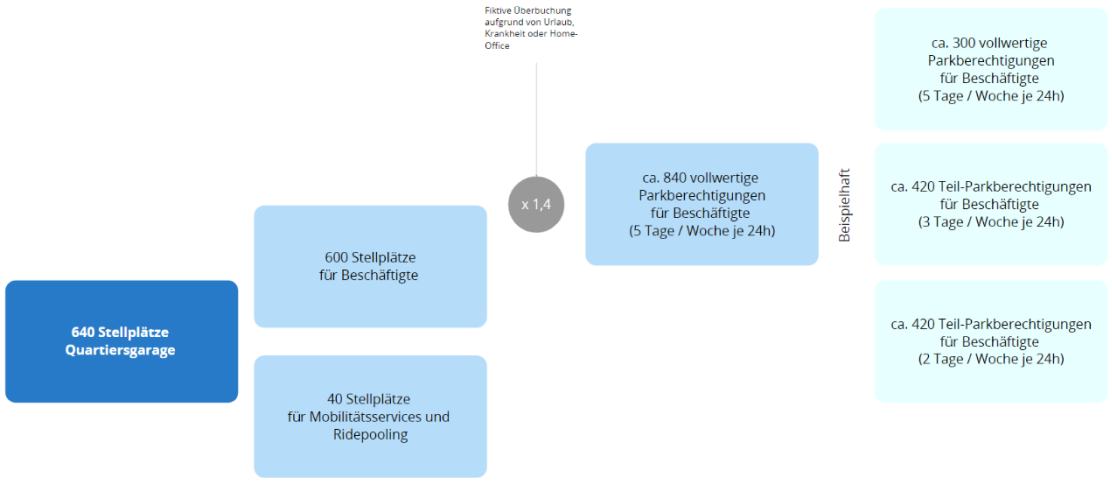
Zentrale Ziele der Plattform sind nutzerspezifische Mobilitätspakete, die Integration von Mobilitätsdiensten, Parkraum und Flächenmanagement in einer Management Software und die digitale Steuerungsmöglichkeit.

Durch den einfachen Zugang zu alternativen Mobilitätsangeboten und deren Buchung über die Plattform sollen diese attraktiviert werden und auf das Pendeln mit dem eigenen Pkw verzichtet werden.

**Dynamisches Parkraummanagement**

Kurzbeschreibung und Wirkungsabschätzung:

Das dynamische Parkraummanagement optimiert und digitalisiert Parkräume und ermöglicht es komplexe Parkraumbewirtschaftung für Unternehmen und Gewerbeimmobilien effizient zu gestalten. Über die Anlegung von Profilen und die vorherige Buchung von Parkplätzen kann eine höhere Auslastung von Parkraum gewährleistet werden. Den Firmen im Gewerbegebiet wird eine bestimmte Anzahl an Parkberechtigungen zugewiesen (je 100qm Grundstücksfläche werden 1,3 Parkberechtigungen vergeben), die ganz oder teilweise an ihre Mitarbeiter weitergeben können. Die Parkberechtigungen haben einen Vorbuchungszeitraum, sprich eine Frist, in der der Stellplatz über die App vorgebucht werden muss. Die App als Bestandteil der Mobilitätsplattform weist den Beschäftigten nach dem Vorbuchen einen Stellplatz zu (dies kann bei jeder Buchung ein anderer sein).




Firmenintern können diese Parkberechtigungen in Abstimmung mit der Mobilitätsgesellschaft und entlang der Bedarfssituation der Unternehmen weiter in Teilparkberechtigungen untergliedert werden. Durch die Aufteilung in kürzere Parkeinheiten, oder die Einschränkung der Tage, an denen ein Mitarbeiter einfahren darf, kann mit den zugeteilten Parkberechtigungen ein zahlenmäßig größerer Kreis von Mitarbeitern der Zugang zum Parkraum befriedigt werden. In Betrieben mit Schichtarbeit können Parkplätze sogar mehrfach pro Tag genutzt werden.

Die Software erfasst vorab wann welche Stellplätze wie lange belegt sind und kann somit feststellen, wann ein Stellplatz mehrfach genutzt werden kann oder wann die Quartiersgarage voll belegt ist. Bisher hatte jeder Beschäftigte einen zugeordneten Stellplatz, sodass dieser leer stand, sobald der Beschäftigte, krank, im Urlaub, auf Dienstreise oder im Homeoffice war. Durch das wechselseitige System können diese Stellplätze nun mehrfach verwendet und eine höhere Auslastung garantiert werden. Dies ist vor allem durch den steigenden Anteil von Mitarbeitern im Homeoffice noch relevanter geworden.

In einem Projekt des Anbieters der digitalen Parkraummanagementsoftware Park Here konnte die Auslastung durch das Einführen des Systems um 40% gesteigert werden (Projekt Telefonica, München - https://park-here.eu/referenzen/telefonica/). Bei einem weiteren Kunden konnten ein Parkplatz den Parkbedarf von 1,9 Mitarbeiter befriedigen (Projekt Henkel, Düsseldorf - https://park-here.eu/referenzen/henkel/).

**Carpooling**

Kurzbeschreibung und Wirkungsabschätzung:

Mitfahrgelegenheiten von/zur Arbeit zwischen Mitarbeitern einer oder verschiedener Firmen an einem Standort.

In der Quartiersgarage werden bequem erreichbare und komfortable Warte- und Haltezonen eingerichtet, um Fahrgemeinschaften (Car-Pools) zu fördern. Die Nutzung der Fahrgemeinschaften erfolgt über die Mobilitätsplattform.

Innerhalb eines 11-monatigen Pilotprojekts am Standort Sindelfingen konnten signifikante Ergebnisse erzielt werden:

Insgesamt haben sich 13.000 Nutzer für das Mobilitätsangebot registriert und aktiv genutzt. In diesem Zeitraum wurden 160.500 Fahrten durchgeführt, was auf eine hohe Akzeptanz und Nachfrage hinweist. Durch die Nutzung der Mobilitätsdienstleistungen wurden 1.074 Tonnen CO2 eingespart, was einen positiven Beitrag zur Umweltbilanz leistet. Die exklusiven Parkplätze für Mitfahrgelegenheiten waren zu 94% ausgelastet, was darauf hindeutet, dass Fahrgemeinschaften als attraktive Alternative zum individuellen Auto genutzt wurden.

**Mobilitäts-Info Screens**

Kurzbeschreibung und Wirkungsabschätzung:

Platzierung von digitalen Screens mit Informationen zu vor Ort verfügbaren Mobilitätsangeboten (ÖPNV & Shared Mobility) an zentralen Orten im Gewerbegebiet und/oder Gebäude(n). Weitere Informationen können mit eingebunden werden.

Durch die Schaffung von Transparenz und die Bewusstmachung des Mobilitätsangebots vor Ort sollen die Beschäftigten dazu ermutigt werden, alternative Verkehrsmittel zu nutzen und somit einen Beitrag zur Entlastung des Verkehrs und zur Reduzierung von Emissionen zu leisten. Gleichzeitig erhalten die Nutzer die Möglichkeit, ihre Reisen effizienter zu gestalten und möglicherweise Zeit und Kosten zu sparen.

**Kümmerer vor Ort**

Kurzbeschreibung und Wirkungsabschätzung:

Die Mobilitätsgesellschaft ist personell mit speziellen Mitarbeitern, den sogenannten "Kümmerern vor Ort", ausgestattet. Diese Mitarbeiter sind für die Organisation und Betreuung der Mobilitätsangebote zuständig. Ihre Aufgabe ist es, den reibungslosen Ablauf der verschiedenen Mobilitätsmaßnahmen zu gewährleisten und als Ansprechpartner vor Ort für Fragen und Anliegen der Nutzer zur Verfügung zu stehen. Sie stellen eine wichtige Schnittstelle zwischen den verschiedenen Akteuren, wie beispielsweise den Unternehmen, den Nutzern der Mobilitätsangebote und den Dienstleistern im Bereich der nachhaltigen Mobilität dar. Sie koordinieren die verschiedenen Aktivitäten, überwachen den Zustand der Fahrzeuge und sind für die regelmäßige Wartung und Instandhaltung verantwortlich.

Im Rahmen der Konzeptvergabe werden betriebliche Mobilitätsmanagement-Maßnahmen (BMM) festgelegt, um die Mobilität der Mitarbeiter zu optimieren und nachhaltige Verkehrsalternativen zu fördern. Hierbei steht der Kümmerer vor Ort für Fragen bereit.

Der Kümmerer steuert aktiv das MIV-Ziel des Gewerbegebiets und sorgt für dessen Einhaltung.

**Parcel Locker**

Kurzbeschreibung und Wirkungsabschätzung:

Platzierung individuell konfigurierte Paketstationen an strategischen Standorten im Gewerbegebiet. Unterschiedliche Locker-Kategorien (Größe, inkl. Kühlung, Multi-User Nutzung etc.) ermöglichen eine reibungslose Nutzung. Durch variable Konfigurationsmöglichkeiten, Einsatz als Postfachanlagen für Bürogebäude, Integration im Parkhaus oder als freizugängliche Paketstation möglich.

Ein wichtiger Punkt den Verkehr zu minimieren, besteht darin, den Lieferverkehr im Gewerbegebiet zu bündeln und unnötige Lieferverkehrswege zu reduzieren. Durch eine effiziente Organisation und Koordination der Lieferungen sollen Leerfahrten und unnötige Fahrstrecken vermieden werden. Das Ziel ist es, eine deutlich höhere Erstzustellungsquote zu erreichen, indem die Lieferungen optimal geplant und aufeinander abgestimmt werden.

**Ladeinfrastruktur**

Kurzbeschreibung und Wirkungsabschätzung:

Die Quartiersgarage, die die Stellplätze der Firmen bündelt, soll mit 192 E-Ladepunkten ausgestattet werden. Infrastrukturelle Voraussetzungen für den weiteren Ausbau von Ladeinfrastruktur werden umgesetzt. Eine firmenübergreifende integrierte, digitale Mobilitätsplattform zur einfachen Planung, Buchung und Vernetzung der täglichen Mobilitätsbedarfe der Campus Beschäftigten inkl. Support wird den Beschäftigten zu Verfügung gestellt.

Es wird ein umfassendes Servicepaket für ganzheitliche Ladelösungen im Gewerbegebiet angeboten, das alle Aspekte von der Planung über die Umsetzung bis zum Betrieb abdeckt. Die spezielle Beratung und Planung des Ladekonzeptes im Kontext des Gewerbegebiets ist notwendig, um eine effiziente und bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur zu schaffen. Durch die Projektierung und Umsetzung der Ladeinfrastruktur, eine regelmäßige Wartung und ein 24/7-Monitoring wird ein reibungsloser Betrieb gewährleistet. Der Ladetarif basiert auf zertifiziertem Grünstrom, um eine nachhaltige Energieversorgung und damit einen möglichst hohen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz zu gewährleisten. Darüber hinaus werden flexible Abrechnungsvarianten für verschiedene Nutzergruppen wie Dienst- und Poolfahrzeuge, Mitarbeiter und Gelegenheitsnutzer angeboten, um eine einfache und transparente Abrechnung der Ladeservices zu ermöglichen.

Das Komplett-Servicepaket für ganzheitliche Ladelösungen im Gewerbegebiet ermöglicht einen minimalen Aufwand für Bauträger, indem alles aus einer Hand angeboten wird.

Man erhält eine zukunftssichere und nachhaltige Infrastruktur sowie Services, die den Anforderungen an Elektromobilität gerecht werden. Durch die Integration von Ladelösungen kann eine gute Wettbewerbsstellung für das Gewerbegebiet erreicht werden. Stellplatzkäufer profitieren von einem

flexiblen Einstieg in die Elektromobilität. Nutzer erhalten flexible und komfortable Services, die ihren individuellen Bedürfnissen entsprechen.

**Campus Bikesharing**

Kurzbeschreibung und Wirkungsabschätzung:

(Elektrifizierte) Fahrräder auf dem Gewerbegebiet Gelände, um die letzte Meile von der Quartiersgarage zur Firma zu überbrücken oder um beispielsweise in der Mittagspause nach Ostfildern zu fahren. Corporate Branding möglich. Es gibt insgesamt drei Stationen im Gewerbegebiet mit jeweils 40 E-Werksfahrrädern, die im Abstand von ca. 75 - 100 Metern angeordnet sind, um eine gute Erreichbarkeit zu gewährleisten.

Um CO2-Emissionen auf der letzten Meile zu reduzieren, sollten umweltfreundliche Transportmittel wie Elektrofahrzeuge oder Fahrräder gefördert werden. Eine Servicegarantie ist von besonderer Bedeutung, um die Nutzung der Räder dauerhaft zu gewährleisten und das Angebot attraktiv zu gestalten. Der Ausbau von Fahrradinfrastruktur und die Bereitstellung von Dusch- und Umkleidemöglichkeiten am Arbeitsplatz helfen, den Fahrradgebrauch zu fördern. Dadurch werden die CO2-Emissionen reduziert und die Nutzung des Fahrrads im Job-Alltag gefördert.

**Firmenübergreifende Flotte**

Kurzbeschreibung und Wirkungsabschätzung:

Bereitstellung einer geteilten Firmenflotte, die firmenübergreifend den im Gewerbegebiet ansässigen Unternehmen zur Nutzung bereitgestellt wird. Die Verwaltung, Buchung, Nutzung und Abrechnung erfolgt per App und Online-Verwaltungstools. Das Öffnen der Fahrzeuge erfolgt schlüssellos per App, die Notwendigkeit zur Schlüsselübergabe zwischen den Nutzern entfällt.

Ein firmenübergreifender E-Fahrzeugpool kann einen signifikanten Beitrag zur Reduktion von individuellem Verkehr und damit zur Verringerung von CO2-Emissionen leisten. Durch die Bereitstellung von Elektrofahrzeugen für Beschäftigte verschiedener Unternehmen können mehrere positive Effekte erzielt werden.

Erstens ermöglicht der gemeinsame Fahrzeugpool eine effizientere Nutzung der Elektrofahrzeuge. Statt dass jedes Unternehmen separate Fahrzeugflotten unterhält, können die Fahrzeuge gemeinsam genutzt werden. Dadurch wird die Auslastung der Fahrzeuge verbessert, was wiederum zu einer Reduktion der insgesamt benötigten Fahrzeuge führt. Weniger Fahrzeuge bedeuten weniger produzierten CO2-Ausstoß bei der Herstellung und eine geringere Umweltbelastung während des Lebenszyklus der Fahrzeuge.

Zweitens trägt der firmenübergreifende E-Fahrzeugpool zur Verringerung des individuellen Verkehrs bei. Beschäftigte können die Elektrofahrzeuge für Dienstreisen nutzen, anstatt mit ihren eigenen Fahrzeugen zu fahren. Dies reduziert die Anzahl der Fahrzeuge auf den Straßen und führt zu einer Entlastung des Verkehrs, insbesondere in stark frequentierten Ballungsräumen. Weniger Verkehr bedeutet weniger Staus, weniger Verzögerungen und letztendlich auch weniger CO2-Emissionen.

**Herleitung der Anzahl an Parkberechtigungen und Stellplätzen**

Abschätzverfahren der Verkehrsnachfrage dienen dazu, auf einfache Art das Verkehrsaufkommen von Siedlungs-, Gewerbe- oder Industrieflächenentwicklungen abzuschätzen. Sie betrachten hierbei allein die lokale Ebene durch eine Ermittlung des erwarteten Quell- und Zielverkehrsaufkommens. Ein gängiges Verfahren zur (einfachen) Abschätzung des Verkehrsaufkommens von Wohn-, Einzelhandels- und auch Gewerbegebietsentwicklungen stellt das Excel-basierte Instrument „Ver_Bau – Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung“ von Bosserhoff dar (vgl. Website Bosserhoff: http://www.dietmar-bosserhoff.de/Verkehrserzeugung.html). Zur Verkehrsaufkommensabschätzung werden baugebietsspezifische Kennwerte wie Brutto- oder Nettobaulandfläche oder Beschäftigtendichten eingegeben, woraufhin das Programm auf Basis nutzungsspezifischer Kennwerte die Beschäftigten-, Besucher- und Kundenzahlen abschätzt. Hieraufhin wird das Verkehrsaufkommen (Pkw bzw. Lkw Fahrten je Tag) über Kennwerte (bspw. Wege je Werktag von Bewohnern, Beschäftigten oder Kunden, MIV-Anteil, Pkw-Besetzungsgrad) abgeschätzt.

Der Berechnung wurden die folgenden Werte zu Grunde gelegt:

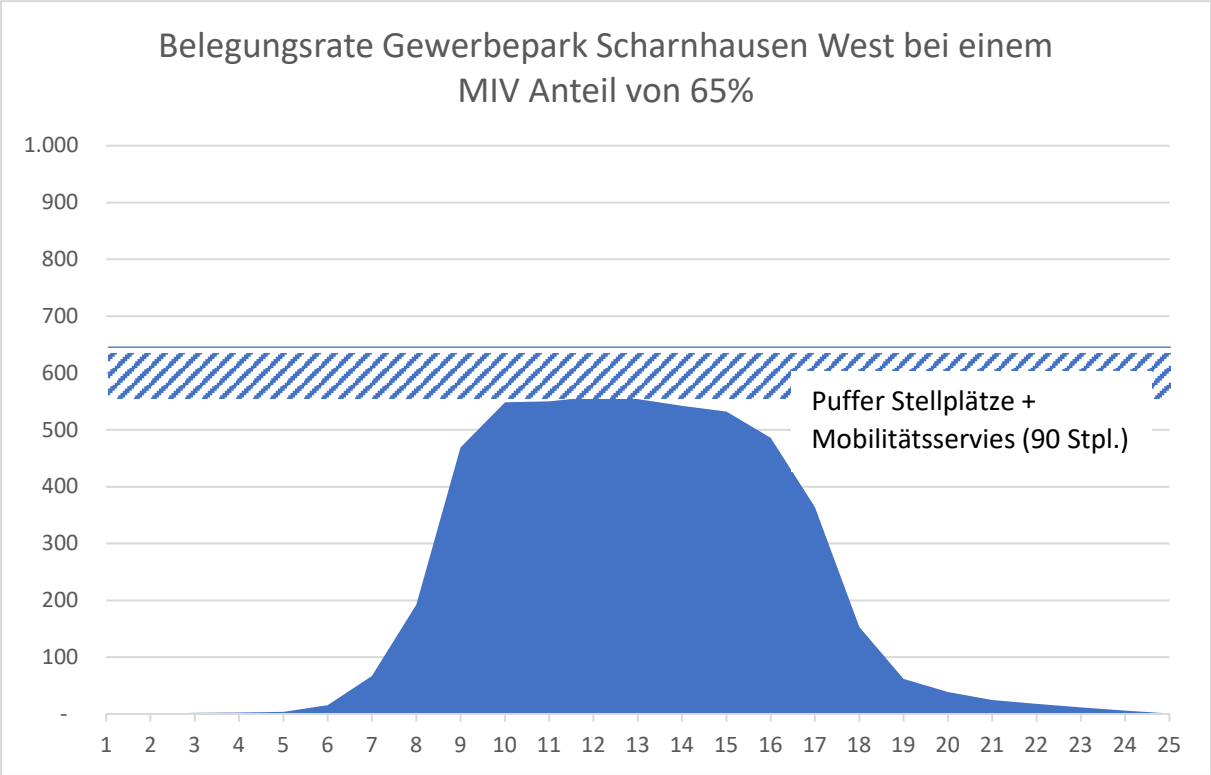
Die Bruttogrundfläche (BGF) aller Baufelder im Geltungsbereich des Bebauungsplans „Scharnhausen West“ umfasst maximal 95.000 m². Bei einer Ausnutzung dieser Flächen von 75% ergibt sich eine BGF von 71.251 m².
Das Gewerbegebiet soll überwiegend der Ansiedelung von produzierendem Gewerbe sowie der Schaffung von Büroflächen dienen. Lagerflächen sollen einen möglichst geringen Teil an Flächen einnehmen. Um diese Vorgaben einzuhalten, erfolgt die Vergabe der Bauplätze anhand eines Vergabekonzeptes, im Rahmen dessen alle in Frage kommenden Gewerbebetriebe auf die Einhaltung der Rahmenvorgaben überprüft und ausgesucht werden.
Es wird daher von einem Flächenanteil von 45% für die Produktion, 40% für Büros und 15% für Lager ausgegangen. Wie dargestellt entsprechen diese Werte bei einer 75%igen Ausnutzung 32.063 m² Produktion, 28.500 m² Büro und 10.688 m² Lager.
Die reine Nutzfläche der genannten Flächen beträgt 80%. Daraus ergeben sich wiederum Nutzflächen von 25650 m² für Produktion, 22.800 m² für Büro und 8.550 m² für Lager.
Für Produktionsflächen wird ein Stellplatzschlüssel von 1 Stellplatz pro 70 m² Nutzfläche (insgesamt 366 Stellplätze) zugrunde gelegt. Für Büroflächen entspricht der Stellplatzschlüssel 1 Stellplatz pro 35 m² Nutzfläche (insgesamt 651 Stellplätze).
Bezogen auf Lagerflächen gilt ein Stellplatzschlüssel von 1 Stellplatz pro 120 m² Nutzfläche (insgesamt 71 Stellplätze).
Daraus ergibt sich ein Wert von insgesamt 1.089 Stellplätzen für das gesamte Gewerbegebiet Scharnhausen West.
Durch die Anbindung des Gebiets an den ÖPNV kann die Gesamtzahl der Stellplätze durch den ÖPNV Bonus um 20% auf 871 Stellplätze reduziert werden.

Die geplante Quartiersgarage umfasst ein Angebot von 600 PKW Stellplätzen. Auf den Baufeldern sind weitere 160 PKW Stellplätze vorgesehen. Diese Reduktion, aufgerundet auf 15%, ergibt sich durch die im Mobilitätskonzept erarbeiteten Alternativen zum PKW, wie etwa Fahrradverleihsysteme, Carsharing, Fahrgemeinschaften und andere Angebote.

Über nutzungsspezifische Tagesganglinien können Stundenwerte inkl. Spitzenstunden identifiziert werden. Durch die Ermittlung des Verkehrsaufkommens von Gewerbe- oder Industrievorhaben können Folgen für die innere und äußere Erschließung bemessen werden sowie Belegungsraten abgelesen werden.

Der MIV-Anteil wurde hierbei entlang des MIV-Zielwertes für das Gewerbegebiet auf 65% festgelegt. Dieser Zielwert ergibt sich aus den oben beschrieben Mobilitätsangeboten und deren Wirkungsabschätzung sowie aufgrund des Betriebs aus einer Hand über die Mobilitätsgesellschaft und die Steuerung über die Mobilitätsplattform. Aufgrund dessen wird mit einer konservativen Reduktion des MIVs von 15% gerechnet.

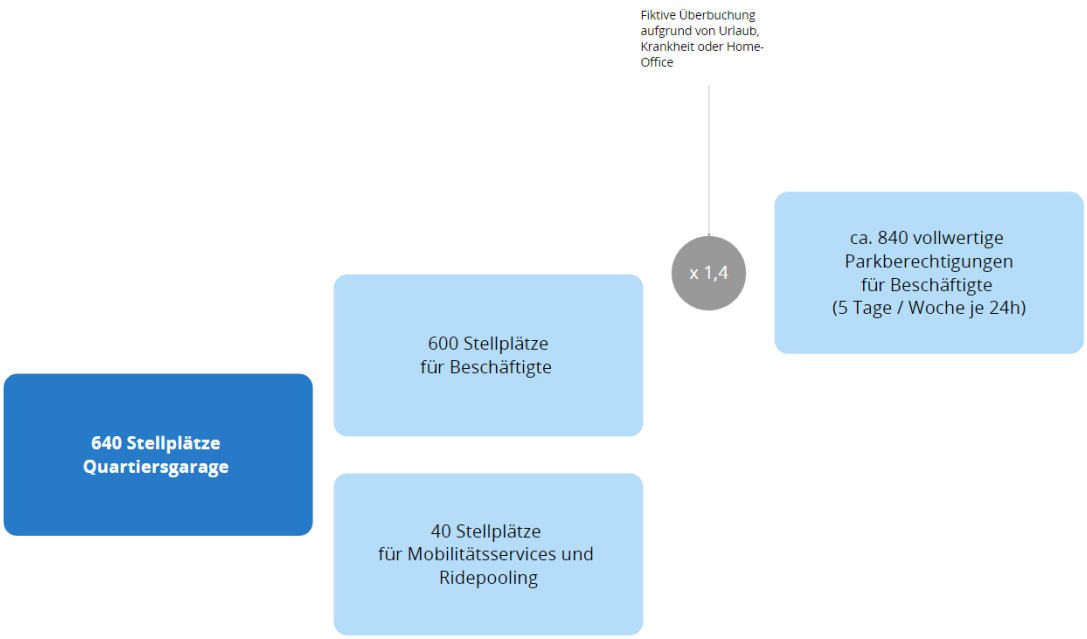
Für den Gewerbepark Scharnhausen West sieht diese Belegungskurve wie folgt aus:




Der Peak Wert beschreibt das Belegungsmaximum – in diesem Fall liegt der Wert bei ca. 560. Daraus lässt sich das Maximum an Stellplatzbedarfen für die Beschäftigten und Besucher ableiten – 600 Stellplätze für Beschäftigte und Besucher (inkl. einem Puffer zur Garantie der Wechselseitigkeit). Weitere 40 Stellplätzen für die Mobilitätsservices im Gewerbegebiet.

Die Steuerung der Stellplätze erfolgt über das dynamische Parkraummanagementsystem, welches in der Mobilitäts-App integriert ist. Das System führt zu einer optimalen Auslastung des Parkraums und koordiniert diesen.

Der Überbuchungsfaktor der Stellplätze wird mit 1,4 angesetzt (im vgl. zu anderen Gewerbestandorten eher konservativ aufgrund der Lage, Nutzung und dem hohen MIV-Anteil in der Umgebung). Aufgrund von Urlaub, Krankheit, geschäftlichen Außentermin oder Homeoffice werden nicht alle Autofahrer jeden Tag mit dem Auto zum Firmenstandort fahren, sodass eine Mehrfachvergabe an Parkberechtigungen möglich ist.




Aufgrund der Mobilitätsangebote im Gewerbegebiet (Push & Pull), die den MIV-Anteil senken sollen und aufgrund des dynamischen Parkraummanagementsystems, welches die Mehrfachnutzung von Stellplätzen über die Vergabe von Parkberechtigungen erlaubt, wird davon ausgegangen, dass der Stellplatzbedarf im Gewerbegebiet mit ca. 640 physischen Stellplätzen in der Quartiersgarage und wenigen weiteren Stellplätzen auf den Gewerbegrundstücken gedeckt werden kann.