Fachbereich Mobilität und Verkehr
FB 68/320

Der Oberbürgermeister

stadt aachen

Leitfaden für Bauherr*innen zur Stellplatzsatzung

(Stand 12.10.2026)

Inhalt

1. Einführung und Zielsetzung ... 3

2. Anforderungen an die Stellplatzherstellung in Bauvorhaben in Aachen ... 3

3. Möglichkeiten zur Abminderung des Stellplatzbedarfs und Monitoring ... 4

3.1 Pauschale Abminderung aufgrund von Lage ... 4

3.2 Vordefinierte Maßnahmen gemäß Anlage 4 ... 5

3.3 Mobilitätskonzept gemäß Anlage 5 ... 18

4. Ablösen von Stellplätzen ... 19

5. Nachweis und jährliches Monitoring ... 19

6. Stellplatzberechnung und Anwendungsbeispiele ... 20

7. Kontakt und weitere Informationen ... 25

Mobilitätsinformationen ... 25

Hinweise Mobilitätskonzepte: ... 25

Mobilitätsbudget: ... 25

Fahrradparken: ... 25

Elektromobilität: ... 25

Weitere Maßnahmenideen Mobilitätsmanagement ... 25

Anbieter- und Dienstleisterauswahl ... 25

Anlagen ... 26

Anlage 1: Auswahl möglicher Mobilitätsmanagement-Maßnahmen für Mobilitätskonzepte ... 27

Anlage 2: Mögliche Gliederung eines qualifizierten Mobilitätskonzepts ... 32

Anlage 3: Beispiele Kommunikation/Mobilitätsinformationen ... 33

Anlage 4: Häufig gestellte Fragen ... 35

1. Einführung und Zielsetzung

Die Stadt Aachen hat mit der Stellplatzsatzung vom 23.06.2025 die Anforderungen an die Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Abstellplätzen für Fahrräder bei Bauvorhaben neu geregelt. Ziel ist es, eine bedarfsgerechte Bereitstellung von Stellplätzen sicherzustellen und gleichzeitig eine nachhaltige und flächeneffiziente Mobilitätsentwicklung zu fördern.

Der vorliegende Leitfaden richtet sich an Bauherr*innen sowie weitere am Bauprojekt Beteiligte bei der Anwendung der Stellplatzsatzung. Er erläutert die wesentlichen Regelungen, zeigt Möglichkeiten zur Reduzierung des Stellplatzbedarfs auf und gibt Hinweise zur praktischen Umsetzung, insbesondere im Zusammenhang mit Mobilitätskonzepten und Monitoringpflichten.

Durch die Nutzung der im Leitfaden dargestellten Instrumente können Bauvorhaben flexibler geplant und an die jeweiligen Standortbedingungen angepasst werden. Insbesondere durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements kann der Stellplatzbedarf reduziert und ein Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität geleistet werden.

Die rechtsverbindlichen Regelungen ergeben sich ausschließlich aus der Stellplatzsatzung der Stadt Aachen in der jeweils gültigen Fassung. Dieser Leitfaden dient der Orientierung und ersetzt nicht die Anwendung der Satzung.

Die Stellplatzsatzung der Stadt Aachen ist unter folgendem Link abrufbar: https://bit.ly/4eu4Zpt

2. Anforderungen an die Stellplatzherstellung in Bauvorhaben in Aachen

Gemäß der Stellplatzsatzung herzustellende Stellplätze und Fahrradabstellplätze dienen dazu, ausreichende Flächen für den ruhenden Verkehr auf Privatgrund bereitzustellen. Das entlastet den öffentlichen Raum und spart öffentliche Verkehrsfläche ein, die wiederum höherwertigeren Nutzungsmöglichkeiten zugeführt werden kann.

Die Stellplatzsatzung regelt ebenfalls die Anzahl und Beschaffenheit der Fahrradabstellplätze einschließlich der Lastenfahrräder, die auf dem Grundstück hergestellt werden müssen (vgl. § 2 der Satzung).

Wie viele Stellplätze und Fahrradabstellplätze hergestellt werden müssen, lässt sich der Anlage 1 zur Stellplatzsatzung (Richttabelle) entnehmen. Gemäß § 4 Abs. 5 der Stellplatzsatzung ist jeder elfte Fahrradabstellplatz als Lastenradabstellplatz herzustellen. Hierfür sind ausreichende Manövrierflächen sowie eine Fläche von mindestens 3 m² je Lastenradstellplatz vorzusehen (vgl. § 2 Abs. 4). Aus dem Fahrrad-Monitor 2025 geht hervor, dass 25 % der Personen ohne Interesse an einem Lastenrad als Grund angeben, nicht über geeignete Abstellmöglichkeiten zu verfügen. Ausreichende und geeignete Abstellanlagen für Lastenräder können somit eine wichtige Voraussetzung für deren Nutzung schaffen.

Da die Lage einer Immobilie maßgeblich dafür ist, welche Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr und den Schienenverkehr vorliegt, kann bei guter Lage pauschal ein Teil des berechneten Stellplatz-Solls abgemindert werden (s. Kap. 2).

Weitere Abminderungsmöglichkeiten bzw. Möglichkeiten zum Aussetzen der Stellplatzherstellungspflicht können durch Mobilitätsmanagementmaßnahmen in vereinfachter oder umfassender Form erwirkt werden (s. Kap. 2).

Bei wesentlichen Änderungen oder Nutzungsänderungen (z.B. im Zuge einer Nachverdichtung) ist der Mehrbedarf an Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen gemäß der aktuell gültigen Satzung herzustellen. Sofern keine wesentliche Nutzungsänderung vorliegt (die einen neuen Bauantrag erfordern würde) und ein **Mehrbedarf von max. 3 Stellplätzen** berechnet wird, müssen die zusätzlichen Stellplätze nicht hergestellt werden (Bagatellgrenze, vgl. §4 (4) der Stellplatzsatzung). Der Mehrbedarf an Fahrradabstellplätzen ist herzustellen.

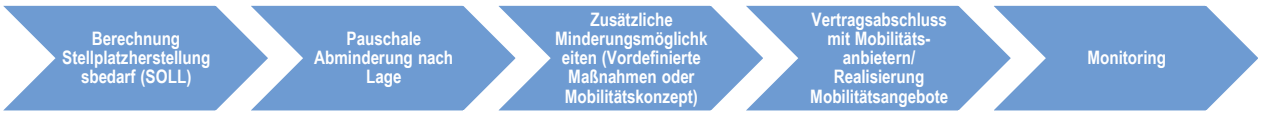
Die Maße der herzustellenden Stellplätze und Fahrgassen (§125) sind der Sonderbauverordnung NRW zu entnehmen.

Die Anzahl barrierefreie Stellplätze richtet sich nach § 7 Abs. 2 StellplatzVO NRW 2022: „Von den notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge sind notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderung nach der Anlage zu dieser Verordnung, bei Wohngebäuden nach § 49 Absatz 1 der Landesbauordnung 2018 mindestens ein Stellplatz für Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderung, auf dem Baugrundstück entsprechend zu kennzeichnen und barrierefrei herzustellen. Wird die Anlage erfahrungsgemäß von einer größeren Zahl von Menschen mit Behinderung besucht, kann die Anzahl dieser Stellplätze unter Berücksichtigung der besonderen Art der Anlage erhöht werden. Weitergehende Anforderungen nach § 50 der Landesbauordnung 2018 bleiben unberührt.“
Die Maße finden sich in den Empfehlungen für Anlagen des Ruhenden Verkehrs (EAR) bzw. der DIN 18040.
Da erfahrungsgemäß nicht bei jedem Wohngebäude direkt Menschen mit einem Anspruch auf einen barrierefreien Pkw-Stellplatz zur Bewohnerschaft gehören, werden barrierefreie Stellplätze vorerst nur den Maßen nach gefordert. Eine Ausweisung als Behindertenparkplatz mittels Beschilderung und/oder Piktogramm ist erforderlich, wenn seitens der Bewohnerschaft der Bedarf besteht.

Die Maße für Fahrradabstellplätze und Lastenradabstellplätze sind der Stellplatzsatzung zu entnehmen.

Sofern nicht anders im Bebauungsplan festgeschrieben gilt in Aachen als Standard, dass ein Grundstück aus Gründen des Fußgängerschutzes und zur Erhaltung des öffentlichen Parkraums nur über eine Zufahrt/Absenkung mit max. 5,00 m Breite der Rampensteine erschlossen werden soll.

3. Möglichkeiten zur Abminderung des Stellplatzbedarfs und Monitoring



3.1 Pauschale Abminderung aufgrund von Lage

Da die Lage entscheidend dafür ist, welche und wie viele Mobilitätsangebote und Nahversorgungsmöglichkeiten im Umfeld vorhanden sind, ist in zentraler Lage bzw. im Nahbereich von häufig angefahrenen ÖPNV-Haltestellen davon auszugehen, dass der Pkw-Besitz hier geringer ausfallen kann. Daher ist in den Zonen I und II eine pauschale Abminderung der herzustellenden Kfz-Stellplätze möglich. Eine pauschale Abminderung der Fahrradabstellplätze aufgrund der Lage ist nicht möglich. Kriterium für die Einordnung eines Grundstücks in eine Zone ist die fußläufige Erreichbarkeit einer ÖPNV-Haltestelle und die Taktung, in der diese angefahren wird. Die Zuordnung zu einer Zone erfolgt grundstücksscharf (vgl. Anlagen 2 und 3 zur Stellplatzsatzung vom 23.6.2025). Eine Besonderheit stellen so genannte „angeschnittene Grundstücke“ dar, die teilweise in die Zone II fallen. Für den Abzug der Lagegunst wird

hier im Einzelfall die tatsächliche maximale 400 m weite fußläufige Distanz vom voraussichtlichen Zugang bis zu einer geeigneten Haltestelle betrachtet. Eine Haltestelle ist geeignet, wenn mindestens 4 Halte je Fahrrichtung je Stunde von Montag bis Freitag zwischen 7.00 und 19.00 Uhr vorhanden sind.
Die Festlegung der Abminderung findet sich in §5 (2) der Stellplatzsatzung:

Gebietszone	**Pauschale Abminderung nach Lage**
Zone I	50 %
Zone II	25 %
Zone III	0 %

Die Zuordnung der Grundstücke zu den jeweiligen Zonen ist im Geodatenportal der Stadt Aachen hinterlegt und unter dem folgenden Link abrufbar: http://bit.ly/4tXzqsz

Alternativ kann die Darstellung manuell über das Geodatenportal der Stadt Aachen aufgerufen werden:

- Öffnen Sie das Geodatenportal der Stadt Aachen.
- Wählen Sie in der linken Menüleiste den Bereich „Planung“ aus.
- Aktivieren Sie dort die Ebene „Stellplatzsatzung“, indem Sie dort ein Häkchen setzen.

Die entsprechende Darstellung wird anschließend in der Kartenansicht angezeigt.

Bei der Bestimmung der Zone ist darauf zu achten, dass die richtige Gemarkung, der richtige Flur und das entsprechende Flurstück verwendet wird, um aus den Listen der Stellplatzsatzung zu ermitteln, ob ein Grundstück vollständig oder teilweise in Zone II fällt.

3.2 Vordefinierte Maßnahmen gemäß Anlage 4

Durch begleitende Mobilitätsangebote und Mobilitätsmanagement werden Anreize für den Verzicht auf einen privaten PKW geschaffen. Daher dienen Mobilitätsangebote wie hochwertiges Fahrradparken, Bike- oder Carsharing auch einer Reduktion der herzustellenden Stellplätze im Kontext des Bauvorhabens.
Eine vereinfachte Möglichkeit zur Minderung besteht in der Auswahl geeigneter Maßnahmen aus einem vordefinierten Maßnahmenkatalog sowie dem Nachweis der Umsetzung nach einem und fünf Jahren.

Es können aus dem Katalog in Anlage 4 (Tabelle 1) passende Maßnahmen ausgewählt und umgesetzt werden.

Dadurch kann die erforderliche Stellplatz- oder Abstellplatzzahl entsprechend reduziert werden. Die Minderungsfaktoren sind entsprechend zu addieren und für Stellplätze bei maximal 20 % gedeckelt, bei Fahrradabstellplätzen bei maximal 10 %.

Nr	**Maßnahme**	**Bei Stellplätzen**	**Bei Fahrrad-abstellplätzen**
1a	Überdachung von notwendigen Fahrradabstellplätzen	Bis zu 5 %	*nicht möglich*
1b	Abschließbare und nicht öffentlich zugängliche Fahrradabstellplätze	Bis zu 5 %	
1c	Fahrradreparaturstation	2 %	
2	Carsharingstation	Bis zu 20 % bei max. 100 m; Bis zu 10 % bei max. 300 m	*nicht möglich*
3	Pedelecverleihstation	Bis zu 7,5 %	Bis zu 10 %

4	Lastenpedelecverleihstation	Bis zu 7,5 %	Bis zu 10 %
5	ÖPNV-Vergünstigung in Kombination mit einer Parkraumbewirtschaftung	20 %	*nicht möglich*
6	Regional geltendes solidarfinanziertes Vollticket	20 %	*Nicht möglich*

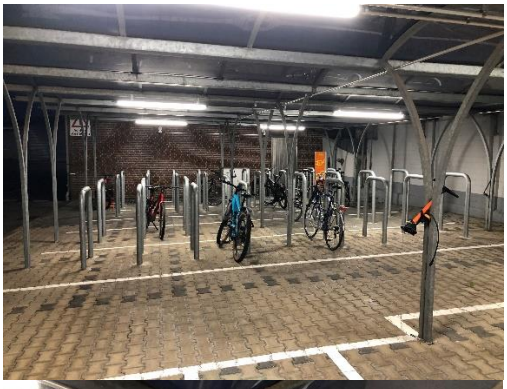
Tabelle 1: Umfang, in dem die Herstellungspflicht ausgesetzt werden kann

Überblick über vordefinierte Mobilitätsmanagement-Maßnahmen in Bauvorhaben:
Erläuterungen zu den einzelnen Maßnahmen finden sich unter der Grafik.

Erläuterungen:

1. **Überdachte Fahrradbügel**
   Fahrradbügel, die dauerhaft überdacht sind, bieten einen Wetterschutz für abgestellte Fahrräder. Dadurch wird die Nutzung des Rads komfortabler und Räder sind weniger dem Verschleiß durch Witterung ausgesetzt. Jeder 11. Radabstellplatz ist für Lastenräder auszulegen.
2. **Abschließbare Fahrradabstellplätze**
   Fahrradbügel, die dauerhaft abschließbar und nicht öffentlich zugänglich sind, bieten einen besonders hohen Diebstahlschutz. Dadurch können Nutzer*innen auch hochwertige Fahrräder und E-Bikes sorgenfrei parken. Die Überdachung und Einhausung von Radabstellplätzen eignet sich v.a. für das längere Abstellen der Räder.

3. **Fahrradreparaturstation**
   Das Vorhalten einer Fahrradreparaturstation mit Werkzeugen und Halterung ermöglicht das eigenständige Beheben kleinerer Pannen und erhöht so die Zuverlässigkeit des Rads als nutzbares Verkehrsmittel.
4. **Carsharing-Station**
   Laut diverser Studien ersetzt ein Carsharing-Fahrzeug bis zu 10 private Pkw. Daher können durch die Einrichtung von Carsharing-Angeboten Pkw-Stellplätze eingespart werden.
5. **Pedelec-Verleihstation**
   Durch eine Pedelec-Verleihstation können Nutzer*innen für eine Fahrt am Startpunkt ein Pedelec ausleihen und am Zielort an einer Station wieder abgeben. Damit erhöht sich deutlich die Flexibilität — z.B. in Kombination mit dem ÖPNV: Wenn der Anschlussbus verpasst wird, kann ein Pedelec genutzt werden. Pendler*innen können von der Haltestelle oder vom Bahnhof zum Zielort kommen – und umgekehrt.
6. **Lastenradverleihstation**
   Ein Leihlastenrad bietet Menschen die Möglichkeit, kleine Kinder, größere Gegenstände oder Einkäufe zu transportieren, ohne dafür einen Pkw zu benötigen. Insbesondere am Wohnstandort bietet dies einen großen Mehrwert für Nutzende.
7. **ÖPNV-Vergünstigung**
   Durch die Bereitstellung eines regional gültigen Volltickets (Jobticket, Deutschlandticket o.ä.) oder durch die Mitfinanzierung eines Abo-Tickets für Nutzer*innen können diese leichter auf Fahrten mit dem privaten Pkw verzichten. Insbesondere in den Zonen I und II ist eine gute Erschließung und Taktung durch Bus und Bahn gegeben.
8. **Fußverkehr & Durchwegung**
   Eine gute Durchwegung von Grundstücken erhöht die Erreichbarkeit zu Fuß und den Komfort für Nutzende. Darüber hinaus trägt sie zur Aufenthaltsqualität und zur Belebung bei, wenn Bänke, Wegweisungen, Beleuchtung, aber auch Schattenspender vorgesehen werden. Auch sind durchgängig ausreichend breite Wege und Plätze wichtig für die Barrierefreiheit.
9. **Barrierefreiheit**
   Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Menschen sollten gut zugänglich und ausreichend groß sein. Bordsteinabsenkungen, taktile Leitelemente und Stufenfreiheit, aber auch starke Kontraste, akustische Signale und Türöffnungsunterstützung helfen zusätzlich dabei, dass Gebäude und Freiflächen für alle — ältere Menschen, Kinder, Kranke, Menschen mit Behinderungen — gut zugänglich sind.
10. **Elektromobilität & Ladeinfrastruktur**
    Lademöglichkeiten verbessern die Ladesituation für Elektroautos, was zu einer höheren Akzeptanz führt. Für die Ausstattung mit Leitungsinfrastruktur und Ladepunkten beschreibt das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) die jeweiligen Anforderungen. Grundsätzlich ist das Einplanen von Leerrohren für zukünftige Nachrüstungen zu empfehlen. Bei Nichtwohngebäuden ab 7 Stellplätzen ist jeder 3. Stellplatz mit Leitungsinfrastruktur auszustatten und mindestens ein Ladepunkt zu errichten. (Vgl. GEIG §6/7)

Maßnahme	**1a - Überdachung von notwendigen Fahrradabstellplätzen im Außenbereich**	
 1 Überdachte Fahrradbügel, Aachen Schleidener Str.  *2 Überdachte Fahrradbügel Regionetz, Lombardenstraße*	Erläuterung: Bei einer dauerhaften Überdachung bzw. einem Wetterschutz für alle notwendigen Fahrradabstellplätze kann die Zahl der notwendigen Stellplätze um 5 % ausgesetzt werden. Eine Überdachung nur eines Teils der notwendigen Fahrradabstellplätze wird anteilig berücksichtigt. *Beispiel: wenn 50 % der erforderlichen Fahrradabstellplätze überdacht werden, dann können die Stellplätze um 50 % * 5 % = 2,5 % reduziert werden.*	
	Kosten	Je nach Hersteller, ca. 2.000 EUR je Rad-Abstellplatz zzgl. Kosten für Reinigung und Winterdienst
	Dauer	dauerhaft
	Nachweis im Bauantrag	Nachweis über die Errichtung (Planung, Fotos der Anlage). Jede Änderung der Anlagen muss angezeigt werden.
	Monitoring	Bestätigung des Vorhandenseins nach dem ersten Jahr und 5 Jahre nach Innutzungnahme.

Maßnahme	**1b - Abschließbare und nicht öffentlich zugängliche Fahrradabstellplätze**

3 Bike-Station Brabantstraße

4 Fahrradabstellanlage Gut Kullen

<u>Erläuterung:</u> Notwendige Fahrradabstellplätze werden überdacht und abschließbar hergestellt. Dadurch können Stellplätze abgemindert werden.
Werden abschließbare und nicht öffentlich zugängliche Fahrrad-abstellplätze nur für einen Teil der notwendigen Fahrrad-abstellplätze geschaffen, sind anteilige Abminderungen möglich. Die Zugänglichkeit für Besucher*innen des Gebäudes muss gegeben sein.

*Beispiel: wenn 30 % der erforderlichen Fahrradabstellplätze abschließbar gestaltet werden, dann dürfen hier 30 % *5 % =1,5 % der Pkw-Stellplätze abgemindert werden.*

*Sind diese 30 % der erforderlichen Fahrradabstellplätze zusätzlich überdacht, dann dürfen diese für die Maßnahmen 1a und 1b zusammen gewertet werden. Es können somit 30 % * (5 % + 5 %) =3 % der Pkw-Stellplätze abgemindert werden.*

Kosten	Je nach Hersteller und Größe, ca. 3.000 – 8.000 EUR je Rad-Abstellplatz zzgl. Betriebskosten (Reinigung, Instandhaltung, ggf. Buchung)
Dauer	dauerhaft
Nachweis im Bauantrag	Nachweis über die Errichtung (Planung, Fotos der Anlage). Jede Änderung der Anlagen muss angezeigt werden.
Monitoring	Bestätigung des Vorhandenseins und der Nutzbarkeit nach dem ersten Jahr und 5 Jahre nach Innutzungnahme.

Maßnahme	**1c - Fahrradreparaturstation**
 5 Beispiel Radservicestation	<u>Erläuterung:</u> Bei einer dauerhaft sichergestellten Vorhaltung einer Fahrradreparaturstation kann die Pflicht zur Herstellung von 2 % der notwendigen Stellplätze ausgesetzt werden. Mindest-Eigenschaften einer Fahrradreparaturstation: a) Aufstellung in geschlossenen Räumen oder bei Aufstellung im Freien aus witterungsbeständigen, dauerhaften Materialien b) Radhalterung c) Standpumpe inkl. Manometer bis 10 Bar /160 PSI und passend für alle Fahrradventile d) Werkzeugausstattung: - Maulschlüssel [6,8,15,32 mm] bzw. verstellbarer Maulschlüssel - Schraubenzieher [Kreuzschlitz, Flachkopf] - Inbusschlüssel [1.5, 2, 2.5 ,3, 4, 5, 6, 8, 10] - Torxschlüssel [T10, T25, T30] - verstellbaren Schraubenschlüssel - 2 Reifenheber Durch eine Fahrradreparaturstation können 2 % abgemindert werden.

Kosten	2.500 EUR zzgl. 500 EUR p.a. für Instandhaltung
Dauer	Dauerhaft (> 10 Jahre)
Nachweis im Bauantrag	Nachweis über die Errichtung (Planung, Fotos der Anlage). Jede Änderung der Anlagen muss angezeigt werden.
Monitoring	Bestätigung des Vorhandenseins und der Nutzbarkeit nach dem ersten Jahr und 5 Jahre nach Innutzungnahme.

Maßnahme	**2 – Carsharingstation (nur bei Nutzungsart Wohnen)**
 6 Carsharing-Station am Gebäude	Erläuterung: Die Pflicht zur Herstellung von bis zu 20 % der notwendigen Stellplätze kann durch ein Carsharingangebot auf dem Baugrundstück oder in der näheren Umgebung auf einem geeigneten Grundstück ausgesetzt werden. Je Carsharingfahrzeug können maximal 5 Stellplätze entsprechend der nachfolgenden Regelungen ausgesetzt werden: - in maximal 100 m Entfernung (Lauflinie) zu einem Gebäudeeingang: bis zu 20 % der notwendigen Stellplätze - in 100 m bis maximal 300 m Entfernung (Lauflinie) zu einem Gebäudeeingang: bis zu 10 % der notwendigen Stellplätze. - auf ganzem Weg beleuchtet *Beispiel: Bei 40 herzustellenden Stellplätzen können durch 2 Car-Sharing-Fahrzeuge (Minimum) auf dem Grundstück (<150 m) bis zu 8 Stellplätze ausgesetzt werden. Liegt das Car-Sharing-Angebot über 150 m entfernt vom Hauseingang, so sind nur 4 Stellplätze durch zwei Car-Sharing-Fahrzeuge aussetzbar.*

Kosten	Ca. 5.000 – 10.000 EUR zzgl. 8.000 EUR p.a. für Instandhaltung
Dauer	10 Jahre
Nachweis im Bauantrag	Vereinbarung, in der der Aufbau, die Finanzierung und die Sicherstellung einer **öffentlich zugänglichen Carsharingstation** durch eine qualifizierte Carsharingorganisation (nach §2 des Carshariggesetz - CsG) über mindestens 10 Jahre, ist mit dem Bauantrag vorzulegen. Die Station muss spätestens bei Innutzungnahme des Gebäudes in Betrieb genommen worden sein. Eine Kündigung der Vereinbarung oder Aufgabe des eigenen Nutzungskonzeptes sind anzuzeigen.
Monitoring	Bestätigung Vorhandensein und Nutzbarkeit des Car-Sharing-Angebots. Nachweis über Information der Nutzenden über das Angebot (z.B. aktueller Flyer). Anzahl Nutzer*innen, die eine Car-Sharing-Mitgliedschaft haben. ***Die Nachweise sind nach dem ersten Jahr und 5 Jahre nach Innutzungnahme schriftlich zu erbringen.***
Hinweis	*Die Aussetzung der Pflicht zur Herstellung von notwendigen Stellplätzen kann für andere Nutzungsarten außer Wohnen nur über ein qualifiziertes Mobilitätskonzept gem. Anlage 5 ermöglicht werden.*

Maßnahme	3 - Pedelecverleihstation

(Hinweis: die Satzung basiert noch auf den Rahmenbedingungen für den früheren Anbieter. Dies wird mit der kommenden Satzungsanpassung korrigiert.)

7 Pedelecverleihstation im städtischen Pedelecverleihsystem

Erläuterung: Die Pflicht zur Herstellung von bis zu 7,5 % der notwendigen Stellplätze oder von bis zu 10 % der notwendigen Fahrradabstellplätze kann durch ein Pedelecverleihangebot auf dem Baugrundstück oder in der näheren Umgebung auf einem geeigneten Grundstück ausgesetzt werden.

Dabei ist pro auszusetzendem Stellplatz der Betrieb von 3 Pedelecs über einen Zeitraum von 10 Jahren zu finanzieren (28.667,10 Euro brutto). Daraus ergibt sich eine markierte oder besonders gekennzeichnete Abstellfläche der Größe:

Markierte oder durch entsprechendes Material optisch erkennbare Fläche	
Breite in m	**Tiefe in m**
6,97m	1,76m
7,46 m	1,65m
3,77 m	3,17m
4,26m	2,76m

Die unterschiedlichen Kombinationen ergeben sich je nach Aufstellung der Pedelecs zur Fahrbahn oder zum Gehweg (vgl. Abbildung/Merkblatt).

Anforderungen für größere Pedelec-Verleihstationen
Bei Pedelec-Verleihstationen mit mehr als 3 Pedelecs erhöhen sich die Kosten gemäß der Anzahl an mitfinanzierten Pedelecs und die Flächen müssen entsprechend größer angelegt werden.

Anforderungen an die Herstellung der Flächen:
Ein Leerrohr sollte für einen evtl. späteren Stromanschluss gelegt werden. Darüber hinaus ist ein Fundament für einen Mast zur Aufstellung eines Schildes notwendig. Die Station muss für die Öffentlichkeit jederzeit zugänglich sein und durch eine Markierung oder ein besonderes Pflaster sowie eine Beschilderung kenntlich gemacht werden.

Vertragliche Vereinbarungen:
Über die Maßnahme wird ein **Vertrag mit der Stadt Aachen** geschlossen. Auf dieser Basis beauftragt die Stadt Aachen den Dienstleister mit dem Betrieb des Pedelecverleihangebots am Standort und erhält im Gegenzug vom Bauherren die Zahlung der anfallenden Betriebskosten für 10 Jahre.
Mit dem Dienstleister (derzeit Nextbike) ist zusätzlich ein **Gestattungsvertrag** abzuschließen.

Es können je 3 Pedelecs maximal ein Stellplatz bzw. 6 Fahrradabstellplätze ausgesetzt werden. Sofern 7,5 % der notwendigen Stellplätze bzw. 10 % der notwendigen Fahrradabstellplätze mehr als 1 Stellplatz oder 6 Fahrradabstellplätzen) entsprechen, wird nur die geringere Anzahl an Stellplätzen bei der Aussetzung berücksichtigt.

Beispiel: Bei 27 herzustellenden Stellplätzen und 40 Fahrradabstellplätzen könnten durch BikeSharing maximal 2 Stellplätze (7,5 %) ausgesetzt werden – daraus ergibt sich eine Pedelec-Verleihstation mit einer Mitfinanzierung von 6 Pedelecs und einer Aufstellfläche für 30 Pedelecs. Der Bauherr kann anstatt der Stellplätze auch bis zu 8 Fahrradabstellplätze aussetzen, oder anteilig Stellplätze und Fahrradabstellplätze (z.B. mit 3 Pedelecs 1 Stellplatz und 3 weiteren Pedelecs 4 Fahrradabstellplätze).

Kosten	955 EUR brutto je Pedelec p.a. für Betriebskosten über 10 Jahre. Zahlbar nach Vertragsabschluss mit der Stadt Aachen.
Dauer	10 Jahre
Nachweis im Bauantrag	**Herstellung der Fläche** gemäß den Anforderungen nach der Zahl der bereitzustellenden Pedelecs in max. 150m Entfernung zum Gebäudeeingang **Vertrag mit der Stadt Aachen** und Zahlung der Betriebskosten an die Stadt (Eingang des vertraglich vereinbarten Betrags bei der Stadtkasse) **Gestattungsvertrag** für die Grundstücksnutzung mit Pedelec-Verleihanbieter, in der die unentgeltliche Bereitstellung der Fläche für das Pedelecsharing geregelt ist.
Monitoring	*Bestätigung Vorhandensein und Nutzbarkeit des Bike-Sharing-Angebots.* Nachweis über Information der Nutzenden über das Angebot (z.B. aktueller Flyer) *Anzahl Nutzer*innen, die eine Bike-Sharing-Mitgliedschaft haben* *Ggf. Auswertung der Nutzung am Standort (durch Anbieter)* ***Die Nachweise sind nach dem ersten Jahr und 5 Jahre nach Innutzungnahme schriftlich zu erbringen.***

Merkblatt Bikesharing für Bauvorhaben

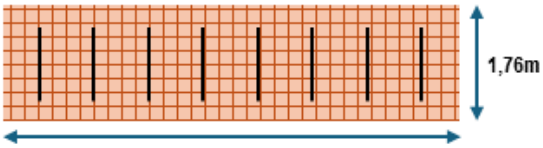
(Stand 02/2026)

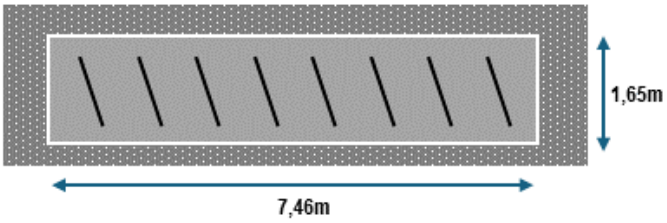
Beispiel: 8er-Station mit Betriebskosten für 3 Bikes

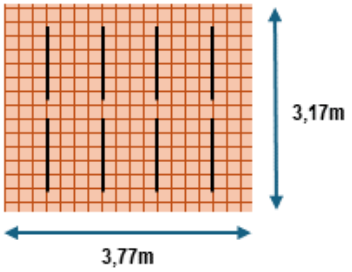
(bei 6 Bikes ist eine 15er-Station zu errichten, ggfs. Aufteilung auf weitere Station)

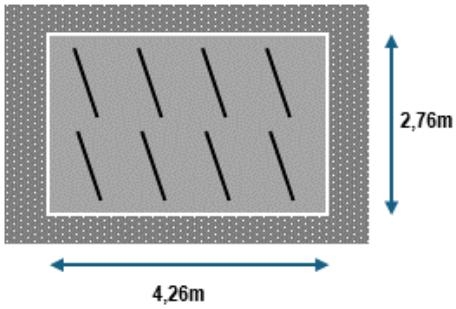
Hinweise:
Die Materialität ist in den Beispielskizzen unterschiedlich dargestellt, um die Möglichkeiten zu verdeutlichen. Entweder ist die Fläche über eine in der Materialität abgegrenzte Fläche oder über eine Markierung darzustellen. Die schwarzen Linien deuten die Räder an, die hier abgestellt werden können.

Markierte oder durch entsprechendes Material optisch erkennbare Fläche		
Auf-stellung	**Breite in m**	**Tiefe in m**
1-reihig	6,97m	1,76m
1-reihig, schräg	7,46 m	1,65m
2-reihig	3,77 m	3,17m
2-reihig, schräg	4,26m	2,76m









Anforderungen an die Herstellung der Flächen:
Ein **Leerrohr** sollte für einen evtl. späteren Stromanschluss gelegt werden. Darüber hinaus ist ein Fundament und ein Mast zur Aufstellung eines Schildes notwendig.
Die Station muss für die Öffentlichkeit jederzeit zugänglich sein und durch eine Markierung oder ein besonderes Pflaster sowie eine Beschilderung kenntlich gemacht werden.

Vertragliche Vereinbarungen:
Über die Maßnahme wird ein **Vertrag mit der Stadt Aachen** geschlossen. Auf dieser Basis beauftragt die Stadt Aachen den Dienstleister mit dem Betrieb des Pedelecverleihangebots am Standort und erhält im Gegenzug vom Bauherren die Zahlung der anfallenden Betriebskosten für 10 Jahre.
Mit dem Dienstleister Nextbike ist zusätzlich ein **Gestattungsvertrag** abzuschließen.

Maßnahme	**4 – Lastenpedelecverleihstation (nur bei Nutzungsart Wohnen)**
 8 Lastenrad im städtischen Lastenradverleihsystem	Erläuterung: Die Pflicht zur Herstellung von bis zu 7,5 % der notwendigen Stellplätze oder von bis 10 % der notwendigen Fahrradabstellplätze für die Nutzungsart Wohnen kann durch ein Lastenpedelecverleihangebot auf dem Baugrundstück ausgesetzt werden. Die Lastenpedelecs müssen gut zugänglich und sicher abschließbar sein. Für das Wechseln der Akkus muss eine Kümmerer-Funktion gewährleistet werden (z.B. über den Hausmeister) oder eine Ladesäule (Kosten ca. 2.000 EUR) installiert werden, so dass die Lastenräder an der Station geladen werden können.

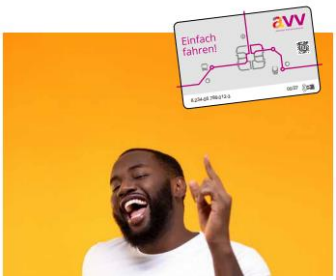
Möglichkeiten zur Aussetzung durch Leih-Lastenpedelecs:

Anzahl Leih-Lastenräder	Aussetzung Stellplätze	Aussetzung Fahrrad-abstellplätze
1	0	max. 10 % aber max. 4 (wenn 10 % < 4 Fahrradabstellplätzen, dann gilt der geringere Wert)
2	Max. 7,5 % aber max. 1 (wenn 7,5 % < 1 Stellplatz, dann gilt der geringere Wert)	4 Fahrradabstellplätze je Lastenrad, max. 10 % (wenn 10 % < 8 Fahrradabstellplätzen, dann gilt der geringere Wert)

Beispiel 1: Bei 40 herzustellenden Stellplätzen und 120 Fahrradabstellplätzen kann durch ein Angebot von 2 Leihlastenrädern 1 Stellplatz (7,5 % entspricht 3 aber max. 1 Stpl. aussetzbar) oder 8 Fahrradabstellplätze ausgesetzt werden. Durch 4 (bzw. 6) Lastenpedelecs können entsprechend 2 (3) Stellplätze oder 12 Fahrradabstellplätze ausgesetzt werden.

Beispiel 2: Bei 7 herzustellenden Stellplätzen und 10 Fahrradabstellplätzen würden 10 % nur einem Fahrradabstellplatz entsprechen, es kann also durch 1 Leihlastenrad nur ein Fahrradabstellplatz ausgesetzt werden (auch durch 2 Leihlastenräder können nicht mehr Fahrradabstellplätze ausgesetzt werden). Eine Aussetzung von Stellplätzen ist nicht möglich (da 1 Stellplatz 14 % der gesamten Stellplatzzahl entsprechen würde, also >7,5 % liegt).

Kosten	Ca. 8.000 EUR für den Kauf eines Lastenrads zzgl. 1.000 EUR p.a. für Instandhaltung
Dauer	10 Jahre
Nachweis im Bauantrag	Vorlage entweder eines Nutzungskonzepts oder einer Vereinbarung mit einem Betreiber, in der der Aufbau, die Finanzierung und die Sicherstellung einer Lastenpedelecverleihstation geregelt ist, mit dem Bauantrag. Eine Kündigung der Vereinbarung oder Aufgabe des eigenen Nutzungskonzeptes sind anzuzeigen.
Monitoring	Vorhandensein und Nutzbarkeit des Leih-Lastenpedelec-Angebots Nachweis über Information der Nutzenden über das Angebot (z.B. aktueller Flyer) ***Die Nachweise sind nach dem ersten Jahr und 5 Jahre nach Innutzungnahme schriftlich zu erbringen.***
Hinweis:	*Die Aussetzung der Pflicht zur Herstellung von notwendigen Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen kann für andere Nutzungsarten als Wohnen nur über ein qualifiziertes Mobilitätskonzept ermöglicht werden.*

Maßnahme	**5 – ÖPNV-Vergünstigung in Kombination mit einer Parkraumbewirtschaftung (nicht für die Nutzungen 5, 6, 8 und 10 nach Anlage 1 zur Stellplatzsatzung)**
 *9 Broschüre AVV Zeitkarten (Quelle: Job-Ticket - AVV)*	Erläuterung: Die Pflicht zur Herstellung von 20 % der notwendigen Stellplätze kann durch Nachweis einer Vereinbarung über die Bereitstellung eines ÖPNV-Abo-Tickets und gleichzeitig eine Parkraumbewirtschaftung für eine Dauer von mindestens 10 Jahren geregelt sein. Das ÖPNV-Abo-Ticket kann wie folgt ausgestaltet sein: - regional gültiges Jobticket im Solidarmodell (alle Mitarbeitenden können auf Antrag ein Ticket erhalten). Der Preis für den Mitarbeitenden darf den Einkaufspreis für den Arbeitgeber nicht überschreiten. - Bewohner*innen oder Mitarbeiter*innen können das Deutschland-Ticket oder ein Deutschland-Job-Ticket zu einem vergünstigten Preis (im Verhältnis zum Regelpreises zum Zeitpunkt des Bauantrags) beziehen.

Für alle Stellplätze, die Teil der Baugenehmigung sind, muss eine Gebühr für die Stellplatznutzung erhoben werden. Diese muss doppelt so hoch sein, wie der zu zahlende Eigenbeitrag bei einem Jobticket oder Deutschland-Ticket (hiervon abweichende finanzielle Regelungen sind nur zulässig, sofern über ein Mobilitätskonzept nachgewiesen wird, dass die zugeordnete Minderung an Stellplatzbedarf anderweitig erreicht werden kann).

Die Pflicht zur Herstellung von Besucher*innenstellplätzen kann durch eine ÖPNV-Vergünstigung nicht ausgesetzt werden.

Beispiel:
Bei 200 Mitarbeitenden erhält die Mitarbeitende falls gewünscht das Jobticket zu einem Einkaufspreis von 32,44 EUR vom Arbeitgeber. Allen Mitarbeitenden muss das Jobticket mindestens zu diesem Preis angeboten werden. Gleichzeitig werden sämtliche Parkplätze zu mindestens 64,88 EUR pro Monat bewirtschaftet.

Kosten	Je nach Anzahl der Nutzer*innen, Produkt und Höhe des Zuschusses
Dauer	10 Jahre
Nachweis im Bauantrag	Bestätigung ist dem Vertragsmanagement (FB60) der Stadt Aachen vorzulegen. Auf Verlangen der Stadt Aachen ist ein Nachweis über die verausgabten Mittel und das Bestehen des Vertrages mit der ASEAG zu erbringen.
Monitoring	Nachweis der abgenommenen Deutschlandtickets Nachweis der Nutzenden und der Höhe des Eigenbeitrags Nachweis über die Stellplatzmiete ***Die Nachweise sind nach dem ersten Jahr und 5 Jahre nach Innutzungnahme schriftlich zu erbringen.***
Hinweis	*Die Aussetzung der Pflicht zur Herstellung von notwendigen Stellplätzen abweichend von 20 % kann nur über ein qualifiziertes Mobilitätskonzept ermöglicht werden (s. Anlage 5).*

Maßnahme	**6 – Regional geltendes solidarfinanziertes ÖPNV-Vollticket (nicht für die Nutzungen 5, 6 und 10 nach Anlage 1 zur Stellplatzsatzung) - Semesterticket**

Erläuterung: Die Pflicht zur Herstellung von 20 % der notwendigen Stellplätze kann durch die Bereitstellung eines solidarisch finanzierten regional gültigen Volltickets ausgesetzt werden.

Die Pflicht zur Herstellung von Besucher*innenstellplätzen kann durch eine ÖPNV-Vergünstigung nicht ausgesetzt werden.

Beispiel: An einer Universität erhalten alle Studierenden ein Semesterticket zum Beispiel in Form eines Deutschlandtickets. Bei der Errichtung eines neuen Gebäudes kann die Maßnahme nur für die notwendigen Stellplätze eingesetzt werden, die entsprechend studentisch genutzt werden

Kosten	Je nach Anzahl der Nutzer*innen
Dauer	10 Jahre
Nachweis im Bauantrag	Bestätigung ist dem Vertragsmanagement (FB60) der Stadt Aachen vorzulegen. Auf Verlangen der Stadt Aachen ist ein Nachweis über die verausgabten Mittel und das Bestehen des Vertrages mit der ASEAG zu erbringen.
Monitoring	Nachweise zum abgenommenen vollfinanzierten Solidartickets ***sind nach dem ersten Jahr und 5 Jahre nach Innutzungnahme schriftlich zu erbringen.***
Hinweis	*Die Aussetzung der Pflicht zur Herstellung von notwendigen Stellplätzen abweichend von 20 % kann nur über ein qualifiziertes Mobilitätskonzept ermöglicht werden (s. Anlage 5).*

3.3 Mobilitätskonzept gemäß Anlage 5

Für Vorhaben mit einem erhöhten Anspruch oder dem Ziel, eine maximale Stellplatzreduktion zu erreichen, kann ein qualifiziertes Mobilitätskonzept erstellt werden. Hier können bis zu maximal 40 % der nach Anlage 1 zur Stellplatzsatzung berechneten notwendigen Stellplätze reduziert werden.
Das Mobilitätskonzept unterliegt jeweils einer Einzelfallprüfung durch den Fachbereich Mobilität und Verkehr. Es muss nachvollziehbar dargestellt werden, wie die Maßnahmen den Autobesitz effektiv reduzieren. Es muss ein Evaluationskonzept im Mobilitätskonzept erarbeitet werden. Das Mobilitätskonzept muss eine Rückfallebene darstellen für den Fall, dass die vorgesehenen Maßnahmen nicht die beschriebene Wirkung erzielen. Das Mobilitätskonzept ist von einem qualifizierten Ingenieurbüro zu erstellen.
Die IHK Aachen bietet zudem einen Zertifikatslehrgang an, in dem Mobilitätsmanager*innen die Bausteine des Mobilitätsmanagements erlernen und ein Konzept für ihr Unternehmen/ihren Standort erarbeiten. Dies kann unterstützend z.B. für Betriebe sehr hilfreich sein.

Anforderungen an das Mobilitätskonzept:
- Erstellung durch ein unabhängiges und qualifiziertes Ingenieurbüro. Die Qualifikation ist erforderlichenfalls anhand der Berufsqualifikation der Bearbeiterinnen und Bearbeiter (Diplom-, Master- oder Bachelor-Abschluss in einem einschlägigen Studiengang mit verkehrsplanerischem Schwerpunkt) und anhand von Referenzprojekten zur Ermittlung der Verkehrserzeugung nachzuweisen.
- Anwendung eines etablierten Verfahrens zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens einschließlich Berücksichtigung des bereits bestehenden Mobilitätsangebots vor Ort (Anbindung im Kfz-, Fahrrad- und öffentlichen Verkehr) sowie Differenzierung nach Nutzergruppen der baulichen Anlage, die sich hinsichtlich ihres Verkehrsverhaltens unterscheiden (z. B. für Gewerbebauten: Beschäftigte, Besucher*innen, Kund*innen, Lieferant*innen).
- Verwendung der aktuellsten verfügbaren empirischen Kenngrößen des Mobilitätsverhaltens, die zur konkreten baulichen Anlage bzw. zu den konkreten Nutzergruppen passen (z. B. Verwendung der Ergebnisse der Untersuchung „Mobilität in Deutschland“ für Aachen, Einzugsbereich von Besucher*innen der Anlage).
- Differenzierte Beschreibung der zu ergreifenden besonderen Maßnahmen. Aus der Beschreibung muss konkret hervorgehen, welchen Nutzergruppen welche Angebote zu welchen Konditionen zur Verfügung stehen und welcher Wirkungsmechanismus auf die Stellplatznachfrage qualitativ und quantitativ angenommen wird.
- Nachvollziehbare Herleitung des verringerten Stellplatzbedarfs und Fahrradabstellplatzbedarfs unter Angabe und Begründung aller getroffenen Annahmen.
- Vorlage eines Evaluierungskonzepts, mit dem die Wirksamkeit des Mobilitätskonzeptes (beispielsweise in Form von Verkehrserhebungen und -befragungen sowie Auswertung automatisiert erhobener Daten) evaluiert und die Maßnahmen ggf. angepasst können.

In jedem Mobilitätskonzept sind verpflichtend **Mobilitätsinformationen** auszuarbeiten, denn eine gute Nutzung der vorhandenen Mobilitätsangebote setzt eine umfassende und kontinuierliche Kommunikation voraus. Hierzu sind die Kommunikationsmaßnahmen zu beschreiben und entsprechend zu budgetieren.
Mögliche Maßnahmen (vgl. Anlage 3 zu diesem Leitfaden) sind z.B.:
- dauerhafte Aushänge, Schilder oder Informationsstelen im Objekt
- dynamische Mobilitätsinformationen
- Direkte Nutzer*inneninformation (z.B. bei Einzug, Einstellung, Newsletter, etc.)
- Dauerhaft besetzte Ansprechstelle („Mobilitätsbüro“)
- Regelmäßige „offene Kommunikationsveranstaltungen“, mindestens 1x jährlich

Ein Katalog möglicher Mobilitätsmanagementmaßnahmen findet sich in Anlage 1 zum Leitfaden. Im Mobilitätskonzept sind Maßnahmen passend auf den individuellen Kontext vorzuschlagen und entsprechend zu dimensionieren.

4. Ablösen von Stellplätzen

In Zone I können standardmäßig nach Stellplatzsatzung bis zu 10% des Stellplatzsollbedarfs abgelöst werden (Fahrradabstellplätze können in Zone I nicht abgelöst werden).
In Zone II und 3 können bis zu 15% des Solls an Kfz-Stellplätzen und/oder Fahrradabstellplätzen abgelöst werden.

Die Ablösebeträge für Kfz-Stellplätze und Fahrradabstellplätze finden sich in der jeweils aktuellen Satzung in §8 der Stellplatzsatzung (hier zum Stand 23.6.2025):

Gebietszone	**Kfz-Stellplätze**		**Fahrradabstellplätze**
	Wohnen	**Sonstige Nutzungen**	
Zone I	14.450 €	17.250 €	850 €
Zone II	11.850 €	14.200 €	750 €
Zone III	7.950 €	9.500 €	650 €

(Hinweis: in Zone I ist keine Ablösung notwendiger Stellplätze möglich, s. §7. In §8 ist dennoch ein Betrag für die Ablöse von Fahrradabstellplätzen in Zone I benannt, z.B. für den Fall des Scheiterns und/oder der Nicht-Herstellbarkeit von Fahrradabstellplätzen in Zone I.)

5. Nachweis und jährliches Monitoring

Ab der Fertigstellung der Baumaßnahme sind regelmäßig Evaluierungsberichte einzureichen.
Im Fall der Auswahl vordefinierter Maßnahmen (A) ist nach einem und nach fünf Jahren ein Nachweis der Umsetzung der in der Liste aufgeführten Maßnahmen zu erbringen (s. Steckbriefe, S. 5-15). Jede Änderung an den vorgehaltenen Mobilitätsangeboten ist unverzüglich gegenüber der Stadt anzuzeigen.

Im Fall des Mobilitätskonzepts (B) gemäß Anlage 5 zur Stellplatzsatzung ist die Berichterstattung jährlich gemäß dem im Mobilitätskonzept beschriebenen Monitoring- und Evaluierungskonzept und der im Konzept testierten Maßnahmen zu erbringen.

Beispiel für einen jährlichen Monitoringbogen *(Anpassung auf das Mobilitätskonzept nötig)*	
Name und Adresse Vorhaben:	XYZ
Nutzungsform:	Wohnen
Anzahl WE / Nutzer*innen	50 WE / 150 Bewohner*innen
Anzahl hergestellter Stellplätze:	30
Datum Berichterstattung:	31.12.202X
Mobilitätsmanagementmaßnahmen gemäß Mobilitätskonzept	Beschreibung des aktuellen Status, *z.B.* *Alle Angebote stehen zur Verfügung/keine Änderungen zum Vorjahr….*
(1) Car Sharing	Carsharing Station mit 2 Fahrzeugen ist in Betrieb.
(2) Bike Sharing-Station	Bike-Sharing Station mit 6 Pedelecs ist in Betrieb.
(3) Fahrradreparaturstation	Anzahl Fahrräder / WE
(4) Mitgliedschaft Bike Sharing	Anzahl Mitgliedschaften, Nutzung/Mitgliedschaft
(5) Mobilitätsbudget/Jobticket	Anzahl Nutzende, Höhe des monatlichen Zuschussbetrags
(6) Mobilitätsinformationen	Datum der letzten Aktualisierung der Anreiseseite/Flyer…
(7) …	
Anzahl auf Bewohner*innen zugelassener Kfz (falls möglich)	28
Anteil zurückgelegter Wege unter 2 km mit dem Auto (Befragung)	
Modal Split der Nutzer*innen (Befragung)	

6. Stellplatzberechnung und Anwendungsbeispiele

Die Berechnung des Stellplatzbedarfs erfolgt schrittweise:

1. Zuerst wird der reine Stellplatz- und Abstellplatzbedarf ermittelt. Dieser erfolgt je nach Nutzung nach Wohneinheiten, nach Fläche, nach Besucherzahlen/Betten. Nur sofern ein offensichtliches Missverhältnis besteht, können Mitarbeiterzahlen bei ausgewählten Nutzungen herangezogen werden. Die anzunehmenden Werte sind in Anlage 1 zur Stellplatzsatzung dargestellt. Der Stellplatzbedarf wird je Nutzungsart kaufmännisch gerundet.
2. Dann erfolgt die Abminderung aufgrund von Lage (Zone I/II/III) des Bauobjekts.
3. Danach erfolgt eine Aussetzung anhand umgesetzter Mobilitätsmanagementmaßnahmen (gem. Anlage 4) oder anhand eines Mobilitätskonzepts (gem. Anlage 5)
4. Zum Schluss können je nach Zone weitere 10 bzw. 15 % des Stellplatzbedarfs abgelöst werden. Die Ablösebeträge sind gemäß §8 der Stellplatzsatzung zu ermitteln.

Berechnungsbeispiele

Beispiel 1: Frei finanziertes und gefördertes Wohnen in Zone II

1. **Berechnung des Stellplatz- und Fahrradabstellplatzbedarfs je Wohneinheit/Nutzung**

Ziffer	Nutzung/ m²	Anzahl WE	Stellplatz-bedarf gem. Anlage 1	Stellplatz-bedarf (gerundet je Nutzung)	Fahrradabstell-platzbedarf gem. Anlage 1	Fahrrad-abstellplatz -bedarf (gerundet je Nutzung)
1.3	Wohnungen bis 50 m²	4	4 x 0,7 = 2,8	2,8 + 6,3 = 9,1 ~ 9	4 x 1 = 4	4 + 14 = 18
	Wohnungen bis 80 m²	7	7 x 0,9 = 6,3		7 x 2 = 14	
1.4	Wohnungen bis 95 m² (105 m² für Rollstuhlnutzer) (öffentlich gefördert)	8	8 x 0,8 = 6,4	6,4 + 3,6 = 10	8 x 3 = 24	24 + 12 = 36
	Wohnungen bis 110 m² (120 m² für Rollstuhlnutzer) (öffentlich gefördert)	4	4 x 0,9 = 3,6		4 x 3 = 12	
Summe Stellplätze/Fahrradabstellplätze				**~ 19**		**~ 54**

Hinweis: Die Rundung der Stellplätze erfolgt kaufmännisch je Nutzung.

2. **Berücksichtigung der Lagegunst**
In Zone II können 25 % der Stellplätze aufgrund von Lage reduziert werden. Eine pauschale Reduktion der Fahrradabstellplätze aufgrund von Lage ist nicht möglich.
In diesem Beispiel können 25 % des gerundeten Stellplatzbedarfs (25 % von 19 Stellplätzen), also 4,75 Stellplätze reduziert werden.

Hinweis: an dieser Stelle wird nicht gerundet, die Rundung erfolgt nach Summierung aller Abzugsmöglichkeiten.

3. **Berücksichtigung der Aussetzungsmöglichkeiten durch Mobilitätsmanagement**

Es sollen Mobilitätsmaßnahmen gemäß der Anlage 4 der Stellplatzsatzung zur Reduzierung von Stellplätzen eingesetzt werden. In Summe können maximal 20 % (3,8 Stellplätze) der nach 1. berechneten Stellplätze ausgesetzt werden.

Reduktion durch MM-Maßnahmen (bis max. 20 % vom Herstellungsbedarf)	Aussetzungsfaktor gem. Anlage 4	durch MM reduzierbare Stellplätze
30 überdachte und nicht öffentlich zugängliche (eingehauste) Fahrradanstellplätze an Bügeln (Anteil an der Gesamtzahl der herzustellenden Fahrradabstellplätze; 30/54) – es handelt sich um eine Kombination aus 1a und 1b	10 % von 30 / 54 0,05556	1,056 (Der anteilige Minderungsfaktor wird mit der Anzahl der Kfz-Stellplätze multipliziert, um die reduzierbaren Kfz-Stellplätze zu erhalten.)
1 Carsharing-Fahrzeug in max. 300 m (nur bei Wohnen)	10 % bzw. max.5 je CS-Fahrzeug	1,9
Durch Mobilitätsmanagement aussetzbare Stellplätze		**2,96**

In diesem Beispiel sollen 30 der herzustellenden Fahrradabstellplätze überdacht und eingehaust werden (Sammelschließanlage oder Tiefgarage) und ein Carsharing-Fahrzeug in 300 m Entfernung über 10 Jahre bereitgestellt werden.
Dadurch können 2,96 Stellplätze abgemindert bzw. ausgesetzt werden.

4. **Ablöse**
Aufgrund knapper Flächenverfügbarkeit sollen weiter bis zu 15 % (dies entspricht bis zu 2,85 Stellplätze gemäß dem Ausgangswert aus 1.) der Stellplätze abgelöst werden. Es könnten, falls gewünscht, auch bis zu 15 % der Fahrradabstellplätze abgelöst werden (in diesem Beispiel wird von der Option kein Gebrauch gemacht).

Hinweis: Es können nur ganze Stellplätze bzw. Fahrradabstellplätze abgelöst werden. Die tatsächliche Ablöse wird daher kaufmännisch gerundet. In diesem Beispiel sind 3 Stellplätze abzulösen. Für die Berechnung werden weiterhin 2,85 Stellplätze angesetzt.

5. **Zusammenfassung**
Nach Abzug der Lagegunst (4,75 Stellplätze), der Mobilitätsmaßnahmen (2,96 Stellplätze) und Ablöse (2,85 Stellplätze) müssen noch kaufmännisch gerundet 8 Stellplätze hergestellt werden (19 - 4,75 - 2,96 - 2 ,8 = 8,49). Es müssen 54 Fahrradabstellplätze hergestellt werden, davon 30 überdacht und eingehaust. Darunter müssen 4 Fahrradabstellplätze (jeder 11.) für Lastenräder ausgelegt sein

Hinweis: Bei Lastenrädern werden nur volle Lastenradabstellplätze gezählt. Bei 4,9 errechneten Lastenradabstellplätzen müssen also nur 4 hergestellt werden.

Beispiel 2: Büronutzung/Gewerbe in Zone III

1. **Berechnung des Stellplatz- und Abstellplatzbedarfs je Wohneinheit/Nutzung**

Ziffer	Nutzung	m² NUF	Stellplatz-bedarf gem. Anlage 1	Stellplatz-bedarf (gerundet je Nutzung)	Fahrrad-abstell-platzbedarf gem. Anlage 1	Fahrrad-abstellplatz-bedarf (gerundet je Nutzung)
2.1	Büro- und Verwaltungsgebäude allgemein	575	575 / 35 = 16,43	16	575 / 30 = 19,17	19
3.1	Verkaufsstätten bis 800 m²	300	300 / 40 = 7,5	8	300 / 40 = 7,5	8
9.2	Lagerräume. Lagerplätze, Ausstellungs- und Verkaufsplätze	520	520 / 90 = 5,78	6	520 / 70 = 7,43	7
10.5	Ausstellungsräume, Bibliothek	680	680 / 200 = 3,4	3	680 / 75 = 9,07	9
Summe Stellplätze/Fahrradabstellplätze				**~ 33**		**~ 43**

Hinweise: Die Rundung der Stellplätze erfolgt kaufmännisch je Nutzung.
Der Stellplatzbedarf ist anhand der Nutzungsflächen zu berechnen, nur im Fall eines offensichtlichen Missverhältnisses (z.B. bei Personenidentität auf versch. Flächen) können auch Mitarbeitendenzahlen herangezogen werden (vgl. Anlage 1 bei der Nutzung 9.2).

2. **Berücksichtigung der Lagegunst**
In Zone III können pauschal keine Stellplätze aufgrund von Lage reduziert werden. Eine pauschale Reduktion der Fahrradabstellplätze aufgrund von Lage ist nicht möglich.

3. **Berücksichtigung der Aussetzungsmöglichkeiten durch Mobilitätsmanagement**
In diesem Beispiel sollen 40 der herzustellenden Radabstellplätze überdacht werden und eine Radservicestation auf dem Gelände dauerhaft bereitgestellt werden.
Dadurch können 2,19 Stellplätze abgemindert werden.

Reduktion durch MM-Maßnahmen (bis max. 20 % vom Herstellungsbedarf)	Aussetzungsfaktor gem. Anlage 4	durch MM reduzierbare Stellplätze
40 überdachte Bügel	5 % von 1 / 43 x 40 0,04651	1,53483

Fahrradreparaturstation	0,02	0,66
Durch Mobilitätsmanagement aussetzbare Stellplätze:		**2,19**

4. **Ablöse**
   Es könnten in Zone III bis zu 15 % der Kfz-Stellplätze und der Radabstellplätze abgelöst werden. Dies wird in diesem Beispiel nicht praktiziert.

5. **Zusammenfassung**
   Nach Abzug der Maßnahmen (2,19 Stellplätze) müssen noch gerundet 31 Stellplätze hergestellt werden (33 - 2,19 = 30,81). Es müssen 43 Fahrradabstellplätze hergestellt werden, davon 40 überdacht. Darunter müssen 3 Fahrradabstellplätze (jeder 11.) für Lastenräder ausgelegt sein.

   Die Besucherstellplätze und -abstellplätze sind je Nutzung zu berechnen und anhand des ursprünglichen Herstellungsbedarfs ein Anteil zu errechnen. Diese sind so zu gestalten, dass Besuchende diese auch erreichen können.

Ziffer	**Nutzung**	davon Besucherstellplätze gem. Anlage 1 zur Stellplatzsatzung	Besucher-Fahrradabstellplätze gem. Anlage 1
2.1	Büro- und Verwaltungsgebäude allgemein	1,6 (10 % Besucheranteil)	1,9 (10 % Besucheranteil)
3.1	Verkaufsstätten bis 800 m²	6 (75 % Besucheranteil)	6 (75 % Besucheranteil)
9.2	Lagerräume. Lagerplätze etc.	0,6 (10 % Besucheranteil)	0,7 (10 % Besucheranteil)
10.5	Ausstellungsräume, Bibliothek	2,4 (80 % Besucheranteil)	7,2 (80 % Besucheranteil)
		~ 11	**~ 16**
	Herzustellende Besucherstellplätze/-abstellplätze	**11/33*31 = 10**	**16/43*43=16**

Hinweis: Besucherstellplätze werden berechnet auf den gerundeten Herstellungsbedarf je Nutzung

Beispiel 3: Hotel/Gastronomie-Betrieb in Zone I

1. **Berechnung des Stellplatz- und Abstellplatzbedarfs je Wohneinheit/Nutzung**

Ziffer	**Nutzung**	**m² bzw. Betten**	**Stellplatz-bedarf gem. Anlage 1**	**Stellplatzbedarf (gerundet je Nutzung)**	**Fahrrad-abstellplatz-bedarf gem. Anlage 1**	**Fahrrad-abstellplatz bedarf (gerundet je Nutzung)**
3.1	Verkaufsstätten bis 800 m²	44	44 / 40 = 1,1 aber mind. 2	2	44 / 40 = 1,1 aber mind. 2	2
5.6	Fitnesscenter (220 m² Sportfläche)	220	220 / 15 = 14,67	15	220 / 10 = 22	22
6.1	Gaststätten (358 m²)	358	358 / 9 = 39,78	40	358 / 6 = 59,67	60
6.2	Hotels, Pensionen, Kurheime und andere Beherbergungs-betriebe (200 Betten)	200	200 / 4 = 50	50	200 / 8 = 25	25
Summe Stellplätze/Fahrradabstellplätze				**~ 107**		**~ 109**

Hinweis: Die Rundung der Stellplätze erfolgt kaufmännisch je Nutzung

2. **Berücksichtigung der Lagegunst**
   In Zone I können 50 % der Stellplätze aufgrund von Lage reduziert werden. Eine Reduktion der Fahrradabstellplätze aufgrund von Lage ist nicht möglich.

In diesem Beispiel können 50 % des gerundeten Stellplatzbedarfs (50 % von 107 Stellplätzen), also 53,5 Stellplätze pauschal reduziert werden.

3. Berücksichtigung der Aussetzungsmöglichkeiten durch Mobilitätsmanagement

Reduktion durch MM-Maßnahmen (bis max. 20 % vom Herstellungsbedarf)	**Aussetzungsfaktor gem. Anlage 4**	**durch MM reduzierbare Stellplätze**	**durch MM aussetzbare Fahrrad-Abstellplätze**
50 überdachte Fahrradbügel	50 von 109 * 5 % 0,02294	2,45412	
Radservicestation	2 %	2,14	
8er Pedelec-Verleihstation (3 finanzierte Pedelecs)	7,5 % / max.1 Stpl. je 3 Bikes oder hier: max. 10 % der Fahrradabstellplätze (aber max. 6 Fahrradabstellplätze)		6
Durch Mobilitätsmanagement aussetzbare Stellplätze		**4,59**	**6**

In diesem Beispiel sollen 50 der herzustellenden Fahrradabstellplätze überdacht und eine Radservicestation errichtet werden. Darüber hinaus soll eine Pedelecverleihstation mit 3 Pedelecs und 8 Einstellplätzen auf dem Gelände über 10 Jahre bereitgestellt werden, wodurch maximal 10 % (10,9) aber maximal 6 Fahrradabstellplätze – hier also 6 – ausgesetzt werden können.
Dadurch können zusätzlich 4,59 Stellplätze und 6 Fahrradabstellplätze abgemindert bzw. ausgesetzt werden.

4. Ablöse

In Zone I könnten noch bis zu 10 % der Kfz-Stellplätze (hier 10,7 Stellplätze) abgelöst werden.

Hinweis: Es können nur ganze Stellplätze bzw. Fahrradabstellplätze abgelöst werden. Die tatsächliche Ablöse wird daher kaufmännisch gerundet. In diesem Beispiel sind 11 Stellplätze abzulösen; für die Berechnung werden weiterhin 10,7 Stellplätze angesetzt.

5. Zusammenfassung

Nach Abzug der Lagegunst (53,5 Stellplätze) und der Maßnahmen (4,59 Stellplätze / 6 Fahrradabstellplätze) müssen noch gerundet 49 Stellplätze hergestellt werden (107 - 53,5 - 4,59 = 48,91). Nach Ablöse wären es noch 38 Stellplätze (48,91 - 10,7 = 38,21). Es müssen 103 Fahrradabstellplätze hergestellt werden (109 - 6 = 103), davon 50 überdacht. Darunter müssen 8 Fahrradabstellplätze (jeder 11.) für Lastenräder ausgelegt sein.

Ziffer	**Nutzung**	**davon Besucherstellplätze**	**Besucher-Radabstellplätze**
3.1	Verkaufsstätten bis 800 m²	1,5	1,5
5.6	Fitnesscenter (220 m² Sportfläche)	13,5	19,8
6.1	Gaststätten (358 m²)	30	54
6.2	Hotels, Pensionen, Kurheime und andere Beherbergungsbetriebe (200 Betten)	37,5	6,25
		82,5	81,55
Herzustellende Besucherstellplätze/-abstellplätze		**83/107*48 = 37**	**82/109*103 = 77**
Herzustellende Besucherstellplätze im Fall von Ablöse (10 %)		*83/107*38 = 29*	

7. Kontakt und weitere Informationen

Ihre Ansprechpartnerin in Bezug auf Mobilitätskonzepte:
FB 68/320, Mobilitätskonzepte in Bauvorhaben, Frau Sarah Prinz
E-Mail: mobilitaetsmanagement@mail.aachen.de

Mobilitätsinformationen
https://intelligentmobil.de/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Handlungsleitfaden_Wohnen_leitet_Mobilitaet_2019.pdf

Hinweise Mobilitätskonzepte:
Zukunftsnetz NRW (2023): Leitfaden Kommunale Stellplatzsatzung NRW, https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2023/2/7/9dbb59f051aeb86cb27d01ff47d6ab7e/znm-nrw-leitfaden-stellplatzsatzung-2023.pdf

Mobilitätsbudget:
Die Umsetzung eines Mobilitätsbudgets kann perspektivisch in der Multimodalitätsapp movA erfolgen, ist aber auch über andere Mobilitätsdienstleister möglich, die frei gewählt werden können.

Fahrradparken:
- FGSV-Hinweise 2012 zum Fahrradparken
- **„Hinweise für Architekten und Bauherren zum Abstellen von Fahrrädern“** der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW: www.agfs-nrw.de/fachthemen/parken-und-abstellen/hinweise-zum-abstellen-von-fahrraedern
- **„Leitfaden Fahrradabstellanlagen**“ des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen bietet umfassende Informationen rund ums (Lasten-)Radparken: https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2020/05/200504_Leitfaden_Fahrradabstellanlagen_RZ_web_Doppelseiten.pdf
- **Leitfaden Fahrradabstellplätze bei Wohngebäuden (Potsdam)**: https://www.mobil-potsdam.de/fileadmin/user_upload/bicycle/documents/Leitfaden_Fahrradabstellplaetze.pdf
- **Gestaltungsleitfaden Fahrradparken (Argus)**: https://studio.argus-hh.de/gestaltungsleitfaden-fahrradparken/

Elektromobilität:
Das **Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG)** des Bundes setzt eine Vorgabe aus der EU-Gebäuderichtlinie zum Aufbau von Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität in Gebäuden um. Bei neuen Wohngebäuden mit mehr als fünf Kfz-Stellplätzen müssen alle Kfz-Stellplätze mit Leitungsinfrastruktur ausgestattet werden, bei Nichtwohngebäuden mit mehr als sechs Stellplätzen muss ein Drittel davon mit Leitungsinfrastruktur ausgestattet werden und mindestens ein Ladepunkt errichtet werden. Mehr Information gibt es auf der Seite des Bundesverkehrsministeriums hier: www.gesetze-im-internet.de/geig/BJNR035400021.html

Weitere Maßnahmenideen Mobilitätsmanagement
„Impulsmobilität Zürich“: https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/verkehr/mobilitaetsberatung/impuls_mobilitaet/im_planen_bauen.html

Anbieter- und Dienstleisterauswahl
Für vordefinierte Maßnahmen können nur Verträge mit Mobilitätsdienstleistern geschlossen werden, die bereits eine Sharing-Dienstleistung in Aachen erbringen (Carsharing, Pedelecverleihsystem, Lastenradverleihsystem).

Im Rahmen von Mobilitätskonzepten können auch darüber hinausgehende Angebote vorgeschlagen werden, sofern diese umsetzbar und die Wirksamkeit plausibel sind (z.B. objektinternes Car- und/oder Bikesharing).

Anlagen

Anlage 1: Auswahl möglicher Mobilitätsmanagement-Maßnahmen für Mobilitätskonzepte

Anlage 2: Mögliche Gliederung für ein Mobilitätskonzept

Anlage 3: Beispiele für Mobilitätsinformationen

Anlage 4: Häufig gestellte Fragen (FAQ)

Anlage 1: Auswahl möglicher Mobilitätsmanagement-Maßnahmen für Mobilitätskonzepte

Bei der Auswahl geeigneter Mobilitätsmaßnahmen können folgende Fragen hilfreich sein:

- Wie ist der Standort mit dem Umweltverbund erreichbar? Welche Versorgungsangebote und Alltagsziele (Schulen, Kitas…) befinden sich in guter Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund?
- Entfernung zu umliegenden ÖPNV- und SPNV-Haltepunkten und Anbindung von dort an wichtige Ziele (Stadtzentrum, Bezirke, Köln…)
- Welche Nutzertypen zieht das Mobilitätskonzept an bzw. welches Verhalten wird durch das Mobilitätskonzept verstärkt? Welche Wege werden die Nutzer*innen haben und wie können sie sie optimal zurücklegen? Welches Mobilitätsprofil haben die Nutzer*innen (wenig mobil/Fahrrad-orientiert/ÖPNV-orientiert/täglich Pkw-orientiert/seltener Pkw-orientiert/Mischnutzer…)?
- Reichen die Anreize um tatsächlich eine Verhaltensänderung auszulösen? Wie hoch muss ein finanzieller Anreiz sein (bei Mitgliedschaften/Rabatten/Abos/Mobilitätsbudget…), damit ein Pkw aufgegeben wird? Welche Angebote sind essentiell um auf einen privaten Pkw verzichten zu können (Car-Sharing, Lastenrad…)? Welche Kombinationen von Angeboten (Sharingangebote in geringer Distanz) und Anreizen sind wirksam?

Im Folgenden finden Sie eine Sammlung möglicher Maßnahmen, die in einem Mobilitätskonzept weiter ausgearbeitet werden können:

Maßnahme	Beschreibung	Sinnvoll zur Umsetzung, wenn	Monitoring/ Indikator
Mobilitätsinformationen	Angebot von Informationen zu Mobilitätsangeboten (vgl. Anlage 3)	Immer, um die Nutzung zu steigern, regelmäßig bei Veranstaltungen, vor Einzug etc.	Vorhanden ja/nein, jährlich zu aktualisieren Aktualität
Ergänzende und qualitätssteigernde Fahrradeinrichtungen	Je nach Nutzungsform um die Nutzung des Fahrrads zu steigern (Reparatur, Duschen, Fahrradkeller…)	Wenn die Lage das Radfahren begünstigt.	m² Fläche je Abstellplatz / m² überdachte Fläche je Abstellplatz
Öffentliches Car-Sharing	Angebot von Kfz in geteilter Nutzung.	Car-Sharing Angebot am Standort ausbaufähig ist. Möglichkeit, eine Station an einem gut sichtbaren Standort einzurichten. Ggf. CS-Angebot mit gemischter Flotte. Bei größeren Vorhaben.	Anzahl betriebener Car-Sharing Fahrzeuge am Standort
Objektinternes Carsharing	Im Konzept ist darzustellen, wie das private Carsharing am Standort organisiert wird (z.B. für Bewohner*innen, Beschäftigte o.ä.).	Hohes Vertrauen der Nutzer*innen, vorhandene Mittel um die objektinterne Kommunikation zu organisieren (z.B. eigene App)	Anzahl betriebener Car-Sharing Fahrzeuge am Standort
Mobilitätszuschüsse/ Jobticket/ÖPNV-Abos/Semesterticket	Zuschüsse zu ÖPNV-Zeitkarten des AVV	Vorhandene ÖPNV-Anbindung. Nutzer*innen besitzen noch keine ÖPNV-Zeitkarten.	Anzahl Abnehmer*innen; Netto-Monatsbetrag, über den der/die Nutzende verfügen kann

Bike-Sharing	Angebot von Fahrrädern oder E-Bikes in geteilter Nutzung	Möglichkeit, eine bauliche Anlage zu errichten. Nutzer*innengruppe greift auf Ersatzräder/ Besucher-Räder zurück oder als letzte Meile in Kombination mit ÖPNV	Anzahl Einstellplätze und Pedelecs, Anzahl Mitgliedschaften
Lastenrad-Sharing	Am Standort ist eine Lastenradverleihstation vorhanden, an der Nutzer*innen sich Lasten-pedelecs leihen können.	Nutzer*innengruppe führt Lastentransporte durch (z.B. Einkäufe, Kinder…). Nutzer*innen ohne Führerschein am Standort. Eingeschränkte Möglichkeiten für Kfz-Fahrten am Standort (z.B. Fußgängerzone).	Anzahl Leih-Lastenräder, Nutzungsgrad
Liefern und Laden	Möglichkeiten zur Effizienzsteigerung im Bereich des Lieferverkehrs, um dadurch die Zahl der Fahrten o.ä. zu reduzieren	Größere Wohnprojekte (Quartiersebene). In Kombination mit Concierge-Funktion sinnvoll. Geeignete, gut einsehbare Fläche für Paketstation steht zur Verfügung.	Größe und Lage der Paketstation, Nutzung
Fahrradwerkstatt	Räumlichkeit, Werkzeug und Service zur Fahrradreparatur wird am Standort organisiert. Die Leistung geht über das Aufstellen einer Radservicestation hinaus.	wenn es sich um größere Wohnprojekte (in Kombination mit Wartung und Verleih von verschiedenen Fahrrädern) handelt Ein gemeinsam zugänglicher gesicherter Raum vorhanden ist, in dem Werkzeug, Platz Reparaturen vorhanden ist Der Betrieb sichergestellt ist	Nachweis der Lage und Ausstattung der Werkstatt
Eingehauste Fahrradabstellplätze	Sichere, überdachte und zusätzlich eingehauste Fahrradstellplätze (d.h. zugangsbeschränkte) für eine erhöhte Sicherheit. Je nach Standort und vorhandenem Angebot zu beurteilen.	Bei unterschiedlichen Ansprüchen der Nutzer*innen an Art und Qualität der Abstellanlagen, insbesondere bei hochwertigen Fahrrädern oder auch Fahrradleasingangebot (Arbeitgeber).	Nachweis der hergestellten, eingehausten Fahrradabstellplätze und Auslastung

Kombi-Ticket	Durch vertragliche Absicherung mit dem jeweiligen Anbieter von (Nah-) Verkehrsleistungen wird mit jeder Eintrittskarte die Hin- und Rückfahrt mit dem ÖPNV zu den Veranstaltungen kostenlos eingeräumt	Großveranstaltungen	Nachweis eines vorhandenen Vertrags zur Abgabe von Kombitickets
Zuschuss zu sonstigen Abotickets (Mieterticket etc.)	BahnCard, Mieterticket…	Je nach Nutzungsform. Wenn eine Nutzung des Deutschlandtickets/Jobtickets aus Nutzer*innenperspektive nicht in Frage kommt (z.B. nur punktuelle Nutzung lokaler ÖPNV).	Nachweis über Höhe des Zuschusses und Anzahl der Abnehmer*innen
Mitgliedschaft Car- oder Bikesharing für alle Nutzer*innen	Standardmäßiger Abschluss einer Mitgliedschaft für alle Nutzer*innen z.B. mit dem Einzug	Erste Eintrittsbarriere nehmen, Nutzbarkeit eines am Standort eingerichteten/vorhandenen Car-Sharing-Angebots erhöhen.	Nachweis über Höhe des Zuschusses und der Anzahl der Abnehmer*innen
Zuschuss zu Parkangeboten in umliegenden Parkhäusern	Geeignet u.a. für Anwohnerparken, Mitarbeitendenparken, Fahrradparken	Vorhandenes Angebot in der Nähe. Anreiz zum Parken auf vorhandener Parkhaus-Parkfläche	Nachweis über Vereinbarung mit dem Parkhausbetreiber
Lastenradförderung für Nutzer*innen	Zuschuss zum Kauf eines Lastenrads für Nutzer*innen.	Anreiz zu weniger Pkw-Besitz. Auslastung der am Standort geschaffenen Kapazitäten zur Fahrradnutzung. Lage begünstigt das Radfahren.	Nachweis über Höhe des Zuschusses und der Anzahl der Abnehmer*innen
Fahrgemeinschafts-förderung	Dauerhafte Vermittlung und Anreize zur Fahrgemeinschaftsbildung	Bei gewerblicher Nutzung mit Pendlerverkehren	Nachweis über gewählten Anbieter/App und Nutzung des Angebots (z.B. registrierte Nutzer*innen)
Finanzielle Beteiligung an der Errichtung einer ÖPNV-Haltestelle (Mobilitätsabgabe)	Beteiligung an den Investitionskosten zum Bau einer barrierefreien Haltestelle. In Abstimmung mit dem ÖPNV-Betreiber und der Stadt Aachen.	Größere Arbeitgeber, Gewerbegebiete, Hochschulen, um eine gute ÖPNV-Anbindung zu schaffen z.B. auch in Kombination mit Jobticket-Angebot	Nach Zahlungseingang bei der Stadt kein Nachweis erforderlich
Verleihangebot von Anhängern, Sackkarren, Bollerwagen etc.	Beim Objekt-Management/Hausmeister ausleihbare Transportmittel für (punktuelle) besondere Bedürfnisse	Wenn eine Concierge-Funktion vorhanden ist.	Nachweis der vorgehaltenen Angebote (Anzahl, Foto)

Einrichtung E-Scooter Abstellzonen auf dem Grundstück	In der Nähe weiterer Sharingangebote kann eine E-Scooter-Abstellzone für das geordnete Abstellen von Verleih-E-Tretrollern eingerichtet und andere Flächen für das Abstellen gesperrt werden	Besondere Bedürfnisse an Barrierefreiheit (Vermeidung von Stolperfallen), das Freihalten bestimmter Flächen und die Auffindbarkeit des Angebots an bestimmten ausgewiesenen Stellen	Nachweis der vorgehaltenen Fläche (z.B. durch Foto)
Kostenlose Parktickets für Besucher*innen	Ausgabe von Parktickets in umliegenden Parkhäusern an Besucher*innen	z.B. bei Concierge-Funktion	Anzahl und Art der ausgegebenen Parktickets
Taxigutscheine	Ausgabe an Besucher*innen/Nutzer*innen	Bei gewerblicher Nutzung, Hotels, Gastronomie zur Verbesserung der Erreichbarkeit des ÖPNV, für mobilitätseingeschränkte Personen, als Rückfallebene bei Ausfall ÖPNV	Anzahl und Höhe der ausgegebenen Gutscheine
Parkraummanagement	Optimierung der Parkplatzausnutzung unter Einsatz von Sensorik etc.	Hohe Attraktivität der Parkplätze aufgrund der Lage, unterschiedliche Nutzung tags/nachts und/oder Woche/Wochenende	Auslastung der vorhandenen Parkplätze, Mehrfachbelegungsquote
Zusätzliche Fahrradabstellplätze	Im Konzept ist darzustellen inwiefern für die zusätzlichen Abstellplätze ein Bedarf besteht und diese genutzt werden	Die Nutzer*innengruppe voraussichtlich eine hohe Fahrradnutzung ausweist (z.B. Verzicht auf Kfz im Mietvertrag verankert ist)	Auslastung
Doppelnutzung von Stellplätzen	**Siehe Parkraummanagement**	Je nach Nutzungsform könnten nicht genutzte Anwohnerstellpätze z.B. tagsüber für die am Objekt ansässige Kita freigegeben werden	Anzahl der mehrfach genutzten Stellplätze und Art der Nutzung
Zusätzliches Sharingangebot am Standort	Über die im Maßnahmenkatalog beschriebenen Sharingangebote hinausgehende Sharingangebote am Standort (z.B. Sitzroller, Rikscha o.ä.)	Je nach Nutzungsform dieses Angebot voraussichtlich gut genutzt werden wird.	Art, Anzahl und Auslastung der zusätzlichen Angebote

Shuttleservice bei Lageungunst	Überbrückung Nicht-Nutzbarkeit des ÖPNV durch Lückenschließung der letzten Meile	Je nach Nutzungsform dieses Angebot voraussichtlich gut genutzt werden wird, z.B. Arbeitgebender/ Zubringer letzte Meile zur ÖPNV-Haltestelle	Strecke/Anbindung, Taktung, Auslastung, und Kosten für Nutzer*innen
Autoarmes und autofreies Wohnen	Im Konzept ist darzustellen, wie das autofreie Wohnen im Objekt realisiert werden kann.	Besondere Lagegunst, hoher Innovationsgrad des Objekts, je nach Nutzungsform	Nachweis, das Nutzer*innen keinen Pkw besitzen
Bereitstellung einer Quartiersgarage	Im Konzept ist darzustellen, wie die Quartiersgarage im Gesamtkontext des Quartiers wirkt und dort einen Mehrwert schafft um den öffentlichen Straßenraum zu entlasten	Bei umliegenden Nutzungen ein Parkplatzbedarf vorliegt. Insbesondere auch, wenn die Parkplätze im öffentlichen Raum bewirtschaftet werden.	Anzahl der Stellplätze, die für das Quartier nutzbar sind. Ggf. Anzahl der mehrfach nutzbaren Stellplätze

Anlage 2: Mögliche Gliederung eines qualifizierten Mobilitätskonzepts

- ☑ **Beschreibung der allgemeinen Rahmenbedingungen**
  - ☐ Ausgangslage des Bauobjektes
  - ☐ Lagegunst / Zone
  - ☐ Nahversorgung im fußläufigen Umfeld (ca. 500m)
  - ☐ Vorhandenes Mobilitätsangebot (ÖPNV-Erschließung, Car-Sharingangebot im Umkreis von 300m und Bikesharingangebot innerhalb von 150m)
  - ☐ Einfache Berechnung Stellplatzbedarf nach Stellplatzsatzung (0-Variante)
  - ☐ Darstellung der zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen des Bauvorhabens
- ☑ **Zwingend erforderliche Maßnahmen**
  - ☐ Kommunikationskonzept (Mobilitätsinformationen (z.B. Abfahrtsmonitor, Dashboard, Apps), Individuelle Mobilitätsberatung, Schilder…, vgl. Anlage 3)
  - ☐ Nachweis ausreichender Stellplätze und Abstellplätze für den anfallenden ruhenden Verkehr
- ☑ **Beschreibung der angestrebten Mobilitätsmanagementmaßnahmen (s. Steckbriefe und Anlage 1)**
  - ☐ Ergänzende qualitätssteigernde Fahrradeinrichtungen
  - ☐ Car-Sharing (Station oder Mitgliedschaft)
  - ☐ Bikesharing (Station oder Mitgliedschaft, Pedelec oder Lastenräder)
  - ☐ Mobilitätszuschüsse (Jobticket oder Mobilitätsbudget)
  - ☐ Paketstation
  - ☐ Kostenbeteiligung an ÖPNV-Infrastruktur
  - ☐ Durchwegung für Fuß- und Radverkehr
  - ☐ Finanzielle Anreize (Zeitkarten, Mobilitätsbudget, Vergünstigte Mietertickets (z.B. Jobtickets, Mobilitätsbudgets, Parkhaus-Tickets) finanziert durch Bauherr*in
  - ☐ Schnupperangebote / Rabatte auf Sharingangebote (z.B. Übernahme Grundgebühr Carsharing durch Bauherr*in)
  - ☐ Optimierung durch Doppelnutzung vorhandener Parkplätze wo möglich (z.B. tagsüber für Gewerbe) bis 50 %
  - ☐ Shuttle-Services
  - ☐ …
- ☑ **Monitoringkonzept**
  - ☐ Format und Erhebungsmethodik jährlicher Monitoringbericht
  - ☐ Nachweis/Berechnung der auf Bewohner*innen/Nutzer*innen zugelassenen Kfz
  - ☐ Umfragen zur Datenerhebung (Verkehrsmittelbesitz, Modal-Split), Art und Umsetzung

Anlage 3: Beispiele Kommunikation/Mobilitätsinformationen

Wichtige Mobilitätsinformationen müssen den Nutzer*innen des Bauobjekts kontinuierlich und aktuell, auf verschiedenen Kanälen zur Verfügung stehen. Dadurch wird sichergestellt, dass trotz Fluktuation die Nutzung der Mobilitätsangebote gewährleistet wird. Die Information kann z.B. über Flyer, Informationsstelen (mit statischer oder dynamischer Information), Abfahrtmonitore für den ÖPNV, Aushänge mit Lageplan oder über eine Quartiers-App erfolgen. Auch Begrüßungspakete bei Einzug oder für neue Mitarbeitende sowie Platzierung von Mobilitätsinformationen bei wiederkehrenden Veranstaltungen (Versammlungen, Quartiersfeste…) sind sinnvoll.

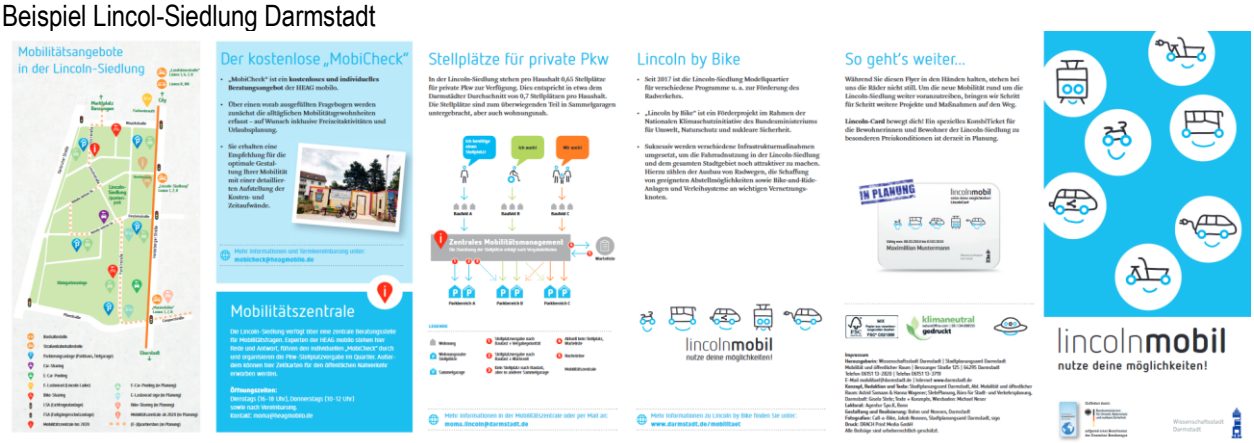
Welche Mobilitätsinformationen gehören in den Flyer:

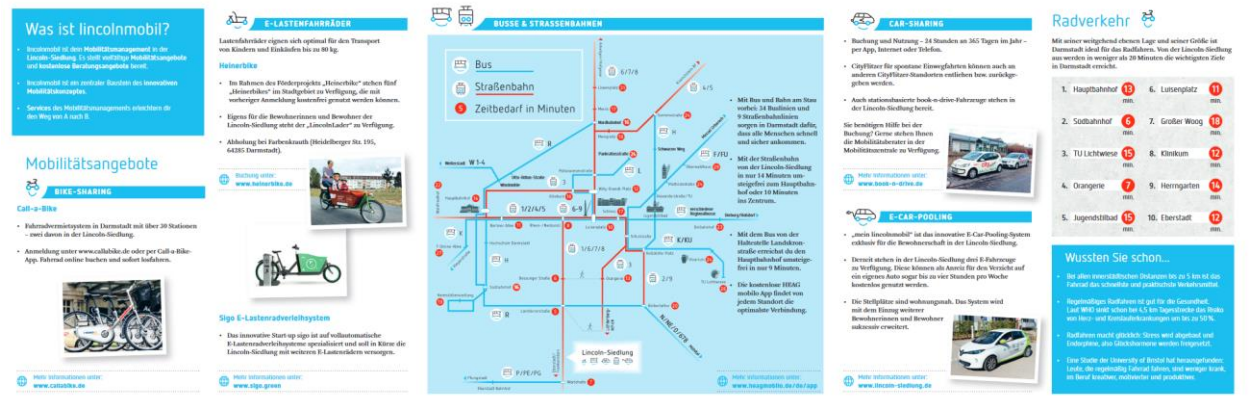
- Standort und Mobilitätsangebote am Standort und in der Nähe
- Wichtige ÖPNV-Haltestellen und Verbindungen, fußläufig erreichbare Haltestellen
- Informationen zur Inanspruchnahme des Angebots (Verlinkung auf Anbieterseiten)
- Informationen zu Mobilitätsmanagementmaßnahmen und Anreizen, die durch den Bauherren bereitgestellt werden (z.B. Höhe Mobilitätsbudget und Modus der Inanspruchnahme, Jobticket und Beantragung, Fahrgemeinschaftsförderungsangebot, Fahrradabstellmöglichkeiten, Verleihangebote am Standort…)
- Mobilitätsberatung (Infopunkt, Conciergefunktion…)

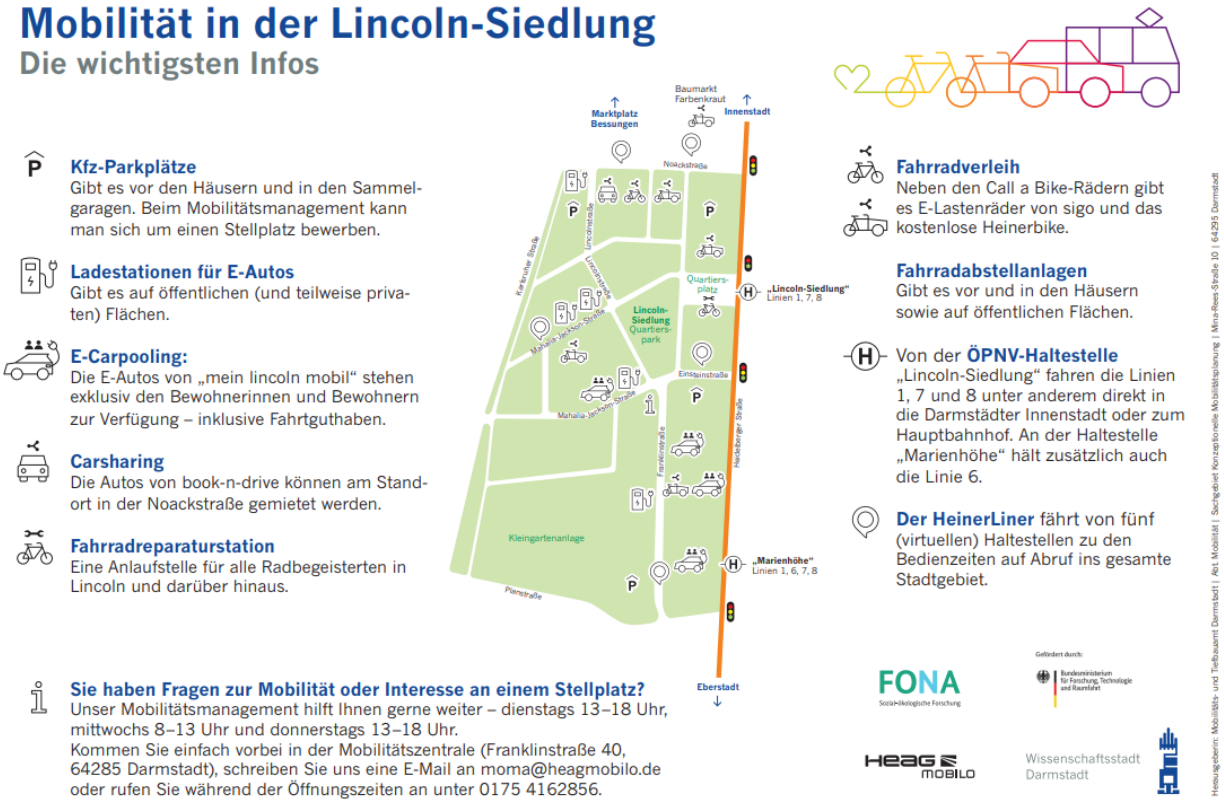
Der Flyer ist aktuell zu halten.
Ein geeigneter Nachweis (Flyer, Foto der Stele, Nachweis über das vorgehaltene Beratungsangebot) ist der jährlichen Berichterstattung beizufügen.

Beispiel-Layouts

Beispiel Lincol-Siedlung Darmstadt







[lincolnmobil_Flyer_A4_Mobilitaetsangebote_2025_08_25.pdf]

Mögliche Module für einen Flyer in Aachen können unter Nutzung der folgenden Ressourcen erstellt oder bei der Stadt Aachen angefragt werden:

- Mobilitätsdashboard der Stadt Aachen (verkehr.aachen.de)
- movA App der ASEAG
- naveo App des avv
- Parkhäuser und Fahrradparkangebote der APAG (apag.de)
- Stadtplan sowie Radnetz und Haltestellenübersicht (Geodatenportal der Stadt Aachen)
- Knotenpunktsystem der Stadt Aachen
- Auskünfte der Sharinganbieter
- Lastenradverleihsystem der Stadt Aachen (aachen.de/lastenrad)
- Fuß- und Radwegenetz
- Paketboxen in der Nähe

Anlage 4: Häufig gestellte Fragen

Gibt es in der neuen Satzung eine Bagatellgrenze?

Ja, die Bagatellgrenze liegt bei 4 Kfz-Stellplätzen (vgl. §4 (4)). Das bedeutet, dass wenn bei einer Nutzungsänderung oder Nachverdichtung ein zusätzlicher Stellplatzbedarf von weniger als 4 Stellplätzen ermittelt wird, der zusätzliche Bedarf nicht hergestellt werden muss.

Wie wird der Mehrbedarf bei Nutzungsänderung berechnet?

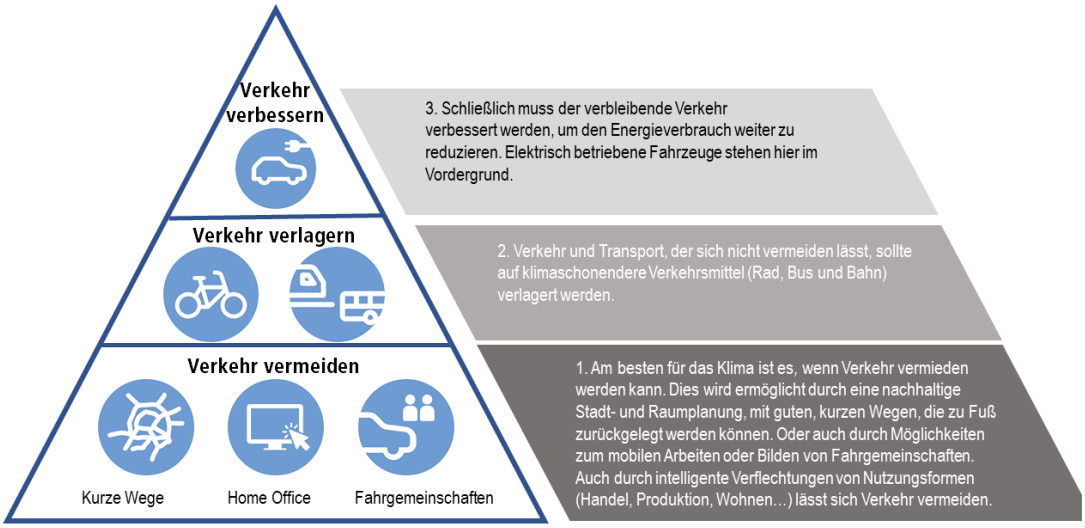
Sofern keine wesentliche Nutzungsänderung vorliegt, werden der ursprüngliche Herstellungsbedarf des Vorhabens anhand der aktuell gültigen Satzung und der Herstellungsbedarf nach Nutzungsänderung gemäß aktueller Satzung berechnet. Der Mehrbedarf ist die Differenz zwischen Herstellungsbedarf der neuen und der alten Nutzung.
Beispiel: Für ein Bauvorhaben wird eine Nutzungsänderung beantragt. Nach alter Stellplatzsatzung (zum Zeitpunkt der Errichtung des Bauvorhabens) ist ein Stellplatzbedarf von 10 ermittelt worden. Nach der aktuell gültigen Satzung hätten 12 Stellplätze im ursprünglichen Vorhaben hergestellt werden müssen. Damit gelten 12 Stellplätze als hergestellt. Nach der aktuell gültigen Satzung wären mit der Nutzungsänderung 15 Stellplätze herzustellen. Der Mehrbedarf beträgt also 3 Stellplätze.

Was ist der Unterschied zwischen Abmindern, Aussetzen und Ablösen von Stellplätzen?

Von Abminderung spricht man, wenn die Stellplätze nicht hergestellt werden müssen, weil aufgrund von Lage oder einer dauerhaften Maßnahme diese Stellplätze nicht benötigt werden. Bei Mobilitätsmanagementmaßnahmen kann die Stellplatzherstellung ausgesetzt werden, das heißt die Stellplätze müssen so lange nicht hergestellt werden, wie das Mobilitätsangebot zur Verfügung gestellt wird. Bei der Ablöse von Stellplätzen müssen diese nicht hergestellt werden.

Warum ist für eine Reduktion der Stellplätze und Abstellplätze ein Mobilitätskonzept nötig?

Die Stellplatzsatzung der Stadt Aachen vom 23.06.2025 regelt die Pflichten von Bauherr*innen, private Pkw-Stellplätze in Neu- oder Umbauvorhaben herzustellen. Sie zeigt auch die Möglichkeiten auf, von diesen Herstellungspflichten abzuweichen. Ziel der Satzung ist es, im Einklang mit der städtischen Mobilitätsstrategie, die nachhaltige Mobilität und den Umweltverbund zu stärken und die Inanspruchnahme von öffentlichem Parkraum zu reduzieren.



Mobilitätskonzepte in Bauvorhaben dienen der Stadtentwicklung, indem sie durch ein neues Bauobjekt induzierte Mobilität und Verkehre von Beginn an in den Planungen berücksichtigen. So tragen kurze Wege und Nahversorgungsmöglichkeiten in einem Objekt dazu bei, dass weniger Wege mit einem Kfz zurückgelegt werden müssen. Im Idealfall besitzen künftige Bewohner*innen oder Nutzende des Objektes weniger oder gar keine eigenen Kfz, sondern greifen im Bedarfsfall auf Sharingangebote zurück.

Das Klimaneutralitätsziel für Aachen bis 2030 fordert für alle Neu- und Umbauvorhaben daher, dass Mobilitätskonzepte darauf hinwirken, die Mobilitätsbedürfnisse der entsprechenden Nutzendengruppen bestmöglich mittels nachhaltiger Mobilitätsangebote, Informationen, Anreize und geeigneter Rahmenbedingungen abzudecken und gleichzeitig den privaten Kfz-Besitz auf ein Minimum zu beschränken.

Reicht für die Aussetzung der Stellplätze die Vorlage eines unterschriebenen Vertrags?
Für die Aussetzung von Stellplätzen zählt die tatsächliche Zur-Verfügung-Stellung der Mobilitätsangebote (Verleihstation, Leih-Lastenrad, Carsharing). Wird dieses nicht oder nicht über den erforderlichen Zeitraum vorgehalten, lebt die ursprüngliche Errichtungspflicht für die Stellplätze wieder auf. Das Risiko einer Nicht-Realisierung des Mobilitätsangebots trägt der Bauherr.

Wer ist finanziell verantwortlich, zur Herstellung der Stellplätze und zur Umsetzung der Maßnahmen verpflichtet, wenn der/die Eigentümer:in des zu bebauenden oder bebauten Grundstücks wechselt?
Der/Die ursprüngliche Antragsteller:in bleibt so lange für die in der Genehmigung festgehaltenen Pflichten verantwortlich, bis er diese in einem vertraglichen Rahmen an eine:n neue:n Eigentümer:in übergibt. Hierbei gilt es insbesondere auch die etwaigen Verträge mit Sharinganbietern etc. entsprechend rechtssicher auf den/die Eigentümer:in zu übertragen. Eine enge Abstimmung mit der Stadt Aachen ist in solchen Fällen empfehlenswert.

Was passiert, wenn ein Anbieter (Sharing, ÖPNV-Abo) das Angebot nicht aufrechterhalten kann?
Grundsätzlich sollte, wenn möglich, eine gleichwertige Alternative durch eine vergleichbare Maßnahme oder einen anderen Anbieter geschaffen werden. Ist dies keine Option, kann durch eine Abstimmung mit der Stadt Aachen eine Lösung erarbeitet werden.

Was passiert, wenn eine Maßnahme nicht wie geplant umgesetzt werden kann?
In diesem Fall ist das Vorgehen in den Anlagen 4 und 5 zur Stellplatzsatzung unter „Scheitern der Maßnahme“ geregelt.

Absicherung der Maßnahmen gem. Anlage 4 und 5

Die Stellplatzsatzung fordert für den Fall, dass nachträglich Stellplätze herzustellen oder abzulösen sind, von den Bauherr*innen eine Sicherheit in Höhe des Ablösebetrags für jeden notwendigen Stellplatz, dessen Herstellungspflicht ausgesetzt ist. Diese Sicherheit soll durch eine Bankbürgschaft erbracht werden.

Die Bürgschaft muss über 10 Jahre laufen und kann sich jährlich um 1/10 reduzieren.

Ob die Bürgschaft durch vergleichbare Instrumente (Treuhandkonto o.ä.) ersetzt werden kann, muss im Einzelfall geprüft werden.

Zur Frage der Bürgschaft; wir haben bislang keine Bürgschaften für den (teilweisen) Misserfolg der MM gefordert; dies erscheint auch unter dem Gesichtspunkt, dass der Bürgschaftsbetrag von Jahr zu Jahr geringer wird und nach 10 Jahren gänzlich entfällt, schwierig rechtlich und tatsächlich durchzusetzen, zumal eine Bürgschaft das BV wieder verteuert.
Ich würde deshalb so verfahren, eine Regelung in der verkehrsrechtlichen Stellungnahme einzupflegen, dass die Stellplatzerrichtungspflicht bei Scheitern der MM (teilweise) wieder auflebt.

Wie sieht Parkraumbewirtschaftung aus wenn multimodale Nutzung gefördert werden soll?
In diesem Fall ist es vermutlich ratsam, eine tageweise Bewirtschaftung zu machen, mit einer Deckelung bei einem Monatsbetrag. So werden Nutzer*innen, die selten ihr Kfz nutzen, nicht gegenüber Dauerparkern bestraft.