

Titel der Drucksache:

Handlungsrichtlinie der Landeshauptstadt
Erfurt für die Herstellung von
Fahrradabstellanlagen und Kfz-Stellplätzen

Drucksache

0289/21

Stadtrat

Entscheidungsvorlage

öffentlich

Beratungsfolge	Datum	Behandlung	Zuständigkeit
Dienstberatung OB	29.07.2021	nicht öffentlich	Vorberatung
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt, Klimaschutz und Verkehr	21.09.2021	nicht öffentlich	Vorberatung
Stadtrat	06.10.2021	öffentlich	Entscheidung

Beschlussvorschlag

01

Die Handlungsrichtlinie der Landeshauptstadt Erfurt für die Herstellung von Fahrradabstellanlagen und Kfz-Stellplätzen wird als Grundlage für die Bauleitplanung beschlossen.

02

Die Praktikabilität der festgelegten Richtwerte für Fahrradabstellanlagen und Kfz-Stellplätze sowie die Erarbeitung und Umsetzung der Mobilitätskonzepte sind nach einer entsprechenden Anwendungszeit zu evaluieren, dem Stadtrat vorzustellen und gegebenenfalls anzupassen.

03

Die Handlungsrichtlinie bildet die Grundlage für begleitende Mobilitätskonzepte im Rahmen der Bauleitplanung.

29.07.2021 i.V. gez. Hofmann-Domke

Datum, Unterschrift

Nachhaltigkeitscontrolling <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, siehe Anlage	Demografisches Controlling <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, siehe Anlage			
Finanzielle Auswirkungen <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja → ↓	Nutzen/Einsparung <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, siehe Sachverhalt Personal- und Sachkosten (in EUR) / Personalkosteneinsparung (in VbE)			
Deckung im Haushalt <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	Gesamtkosten EUR			
↓				
	2021	2022	2023	2024
Verwaltungshaushalt Einnahmen	EUR	EUR	EUR	EUR
Verwaltungshaushalt Ausgaben	EUR	EUR	EUR	EUR
Vermögenshaushalt Einnahmen	EUR	EUR	EUR	EUR
Vermögenshaushalt Ausgaben	EUR	EUR	EUR	EUR
<input type="checkbox"/> Deckung siehe Entscheidungsvorschlag				

Fristwahrung

Ja Nein

Anlagenverzeichnis

Anlage 01 – Handlungsrichtlinie

Die Anlagen liegen im Bereich OB und den Fraktionen zur Einsichtnahme aus.

Sachverhalt

Veranlassung

Die Problematik der Herstellung notwendiger Stellplätze für Fahrräder und Kfz wird im Rahmen aktueller städtebaulicher Planungen sehr intensiv und teilweise auch kontrovers diskutiert. Dazu besteht eine große Bandbreite möglicher und nachvollziehbarer Motive für und gegen Stellplatzabsenkungen. Häufig genannte Argumente bestehen in der Beförderung der Verkehrswende zur Erreichung der notwendigen Klimaschutzziele durch ein nachhaltigeres Mobilitätsverhalten, der Senkung von Baukosten für bezahlbares Wohnen und sozialer Infrastruktur (insbesondere Kitas und Schulen) sowie in der Verlagerung von Stellplatzbedarfen in den häufig bereits schon überlasteten öffentlichen Straßenraum mit allen bekannten negativen Konsequenzen für Aufenthaltsqualität, eingeschränkten Entwicklungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr sowie nur begrenzt entwickelbaren Grünstrukturen.

Wichtiger scheint in dieser Fragestellung auch die Tatsache, dass in Erfurt – wie auch in vielen

anderen Städten Deutschlands – eine weiterhin ungebrochene moderate Zunahme des Kfz-Bestandes festzustellen ist. Das betrifft nicht nur die, vor Allem durch die Bevölkerungsentwicklung getriebene absolute Anzahl der KFZ, sondern auch die relative Anzahl (Motorisierungskennziffer in Pkw/1000 EW) in nahezu allen Stadtteilen mit den bekannten negativen Auswirkungen auf den öffentlichen Raum. Trotz eines anerkannt guten ÖPNV, erheblichen Zuwächsen im Radverkehr, einem sich gut entwickelnden Car-Sharing-Systems sowie weiteren Maßnahmen des Mobilitätsmanagements lässt sich die vielfach vertretene These zur Trendumkehr im Autobesitz für Erfurt bisher nicht nachweisen.

Die Thüringer Bauordnung regelt im §49 "Stellplätze und Garagen, Abstellplätze für Fahrräder" die Herstellung von Stellplätzen und Abstellplätzen, wenn mit einem Zu- und Abgangsverkehr durch Pkw's oder Fahrräder zu rechnen ist. Örtliche Bauvorschriften nach §88 ThürBO oder städtische Satzungen können die Herstellung von Stellplätzen in bestimmten Teilen des Gemeindegebietes oder für bestimmte Nutzungen ausschließen oder beschränken. Die Zahl der herzustellenden Kfz-Stellplätze ist in der Vollzugsbekanntmachung der Thüringer Bauordnung unverbindlich aufgelistet. Für die Zahl der Fahrradabstellanlagen sind bisher keine konkreten Werte empfohlen. Vielmehr sollen Stellplatzanzahlen für KFZ sinngemäß angewendet werden. Die ThürBO enthält hinsichtlich der Lage im ÖPNV-Netz die Möglichkeit einer Reduzierung der Stellplätze, welche quantitativ jedoch nicht beschrieben ist.

Deutschlandweit gibt es verschiedene Beispiele in denen für größere Bauvorhaben der Stellplatzschlüssel mit der Anwendung eines Mobilitätskonzeptes reduziert wurde. Auch in Erfurt wurden dazu erste Beispiele umgesetzt. Dabei verfolgten die Bauherren zunächst sehr unterschiedliche Ansätze. In Abstimmung mit der Verwaltung konnten tragfähige Lösungen gefunden werden. Ausgangswerte waren die Richtwerte der Thüringer Bauordnung, welche aufgrund der Lagegunst zum ÖPNV, der Schaffung und Unterstützung von Carsharing-Angeboten oder der Realisierung von Sharing-Angeboten für Lastenräder reduziert werden konnten.

Um eine Gleichbehandlung und Transparenz zum Stellplatzbedarf für alle Bauvorhaben zu erreichen, beabsichtigte die Verwaltung eine spezifische Satzung zur Herstellung von Abstellplätzen und Stellplätzen zu erarbeiten, die insbesondere auch politische Forderungen nach einer Stellplatzreduzierung stärker berücksichtigt. Das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft teilte der Verwaltung auf Nachfrage mit, dass die Thüringer Bauordnung (im Gegensatz zu vielen anderen Bundesländern) bisher bewusst den Gemeinden nicht die Möglichkeit eröffnet die Zahl der Stellplätze festzulegen. Empfohlen wird die Erarbeitung einer internen Handlungsanleitung. Dem ist die Verwaltung gefolgt und hat die hier vorliegende Handlungsrichtlinie erarbeitet.

Mit der vorgelegten Drucksache wurde nunmehr ein Modell entwickelt, welches über die Richtzahlentabelle der ThürBauO hinausgehend, erstmalig die Herstellung von Fahrradabstellplätzen verbindlich festlegt, Stellplatzreduzierungen für KFZ in Abhängigkeit von Lagegunst zum ÖPNV regelt sowie klare Kriterien zu Inhalten und Anwendungen von begleitenden Mobilitätskonzepten definiert. Das Modell wurde durch die Verwaltung nach intensiven internen Abstimmungsprozessen und unter Nutzung externer Expertisen erarbeitet. Insbesondere die in der Handlungsrichtlinie enthaltene Richtzahlentabelle stellt zunächst einen Vorschlag der Verwaltung dar, der in der politischen Diskussion zu bestätigen oder zu verändern ist. Gleiches gilt für die vorgeschlagene Verfahrensweise zur Anwendung und Möglichkeiten von Mobilitätskonzepten.

Die Drucksache bezieht sich ausschließlich auf Vorhaben aus Bauleitverfahren. Für Baugenehmigungsverfahren soll nach dem Beschluss dieser Drucksache die Handlungsrichtlinie als interne Verwaltungsvorschrift übernommen werden, um eine Gleichbehandlung für Bauvorhaben innerhalb und außerhalb von Bebauungsplänen zu gewährleisten.

Beschlussgrundlagen

Grundlage der Erarbeitung der Handlungsrichtlinie bildete die Auswertung von Stellplatzsatzungen anderer mit Erfurt vergleichbarer Kommunen.

Der Geltungsbereich gemäß Anlage 01 der Handlungsrichtlinie wurde auf das kompakte Stadtgebiet einschließlich der Großwohnsiedlungen begrenzt. Für die überwiegend dörflich geprägten Ortsteile wird ein weiterreichender Regelungsbedarf zunächst nicht gesehen. Für den Geltungsbereich wurden die grundsätzlichen Anforderungen an Abstellplätze für Fahrräder und Kfz-Stellplätze in Abhängigkeit der Verkehrsquellen definiert. Die Anlage 02 der Handlungsrichtlinie enthält die Richtzahlen für die einzelnen Nutzungsarten.

Die Richtzahlen für Fahrradabstellanlagen orientieren sich grundsätzlich an den Empfehlungen der FGSV "Hinweise zum Fahrradparken" (Pauschaler Gesamtbedarf für einen Radverkehrsanteil von 20%) sowie dem Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW und weiteren ausgewählten Satzungen verschiedener Städte. Da hierzu wenige Erfahrungswerte vorliegen, ist die Handlungsrichtlinie bei Bedarf anzupassen. Eine Reduzierung der ermittelten Abstellplätze für Fahrräder ist nicht zulässig.

Die Richtzahlen der Kfz-Stellplätze wurden weitestgehend der Thüringer Bauordnung entnommen und orientieren sich – außer für die Nutzungsart Wohnen – an den mittleren Vorgabewerten. Für Wohngebäude wurden die Richtzahlen im Rahmen der Vorgaben der Thüringer Bauordnung entsprechend differenzierter Wohnungsgrößen angepasst. Abhängigkeiten zwischen Wohnungsgröße und Stellplatzbedarf sind nachweisbar.

Die Richtwerte für die herzustellenden Kfz-Stellplätze werden je nach Lage und Anbindung des Planungsbereiches an den ÖPNV abgemindert. Dazu wurden drei Zonen definiert und die Daten in den Richtzahlentabellen entsprechend aufgenommen. Neben Wohngebäuden sind diese Abminderungen auch auf die Verkehrsquellen Büro – und Verwaltungsgebäude, Verkaufsstätten, Versammlungsstätten und Schulen anzuwenden.

Zone I

Einzugsbereich von der Haltestelle maximal 300m bei einem Takt von min. 10 Minuten in der Hauptverkehrszeit oder 800m um den Hauptbahnhof → Reduzierung um 15%

Zone II

Einzugsbereich von der Haltestelle maximal 400m bei einem Takt von min. 20 Minuten in der Hauptverkehrszeit oder 1.000m um den Hauptbahnhof → Reduzierung um 5%

Zone III

alle übrigen Gebiete → keine Reduzierung

Weiterhin wurde die Parkraumauslastung nachts im Planungsgebiet als Kriterium berücksichtigt.

In Gebieten in denen die Vorbelastung unter 85% liegt kann für Wohngebäude ein um 15% verringerter Stellplatzschlüssel gegenüber dem Basiswert in Ansatz gebracht werden, welcher in den Richtzahlen bereits berücksichtigt ist. Damit sollen negative Auswirkungen auf bereits durch den Parkdruck hochbelastete Gebiete berücksichtigt werden.

Mit der Vorlage eines Mobilitätskonzeptes können nochmals bis zu 25% der Stellplätze reduziert werden. Diese Maßnahmen können u.a. beinhalten:

- Förderung von Carsharing-Angeboten
- Förderung der ÖPNV-Nutzung durch entsprechende Angebote für die Nutzer (Mieterticket, Jobticket, Abo-Angebote u.ä.)
- Maßnahmen, welche die Fahrradnutzung erleichtern und unterstützen (z. B. sehr gute Zugänglichkeiten, großzügige Bewegungs- und Abstellflächen, Bereitstellung von E-Bikes, Lastenrädern, Fahrradanhängern u.ä.)
- weitere Angebote, die eine Kfz-freie Mobilität unterstützen

Je nach Lage im ÖPNV-Netz können die Stellplätze somit insgesamt um bis zu 40% (beim Wohnen in Gebieten mit geringer Parkraumauslastung bis zu 55%) abgemindert werden. Zur Anwendung von Mobilitätskonzepten muss der Bauherr deutlich nachweisen, wie die zukünftigen Mieter/Eigentümer animiert werden, auf ein eigenes Fahrzeug zu verzichten. Es bietet sich an eine Kombination aus mehreren Maßnahmen zu wählen. Den Umfang der Mobilitätsmaßnahmen bestimmt das Mobilitätsbudget, welches der Ablösesumme der nicht herzustellenden Stellplätze entspricht. Aus den einmaligen und den monatlichen Kosten der Mobilitätsmaßnahmen lässt sich die Maßnahmedauer ermitteln, welche 15 Jahre nicht überschreiten darf. Wird dies nicht eingehalten, so sind weitere Maßnahmen aufzuführen oder eine Reduzierung der Stellplätze ist aufgrund von Mobilitätsmaßnahmen nicht möglich.

Wird eine Maßnahme vor ihrer Beendigung abgebrochen, so gelten die Stellplätze entsprechend der nicht erbrachten Leistung als nicht hergestellt und müssen hergestellt oder – soweit dem zugestimmt werden kann – abgelöst werden.

Die mit der vorgelegten Handlungsrichtlinie verfolgte Zielstellung einer Stellplatzreduzierung führt in ihrer konsequenten Umsetzung letztlich zu einer geringeren Stellplatzherstellung gegenüber dem gegenwärtig bestehenden Stellplatzbedarf. Insbesondere durch die Einbeziehung der Lage im ÖPNV-Netz werden im Vergleich zur derzeitigen Situation zukünftig für Bauvorhaben in guter ÖPNV-Lage weniger Stellplätze notwendig. Dadurch reduzieren sich auch die möglichen Einnahmen aus der Ablöse von nicht realisierbaren Stellplätzen. Die möglichen Mobilitätsmaßnahmen bieten den Nutzern jedoch wohnungsnahen Alternativen zum eigenen Pkw-Besitz.

Ursprünglich war eine Einbeziehung der Ablösesatzung in die Stellplatzsatzung vorgesehen, welche am 19.11.1992 beschlossen und am 18.07.2001 überarbeitet wurde. Da die Verwaltung jedoch auf Grund der bestehenden Rechtslage in Thüringen keine Satzung für die Herstellung von Abstellplätzen und Stellplätze erarbeiten kann, sondern zunächst nur eine Handlungsrichtlinie, konnte dieses Vorhaben nicht umgesetzt werden. Die Ablösesatzung gilt daher weiterhin.