

HANDLUNGSRICHTLINIE DER LANDESHAUPTSTADT ERFURT FÜR DIE HERSTELLUNG VON FAHRRADABSTELLPLÄTZEN UND Kfz-STELLPLÄTZEN ZUR ANWENDUNG DES §49 THÜRINGER BAUORDNUNG (THÜRBO) 04.06.2021

1	Vorbemerkung und Zielstellung	2
2	Geltungsbereich.....	2
3	Notwendige Abstellplätze für Fahrräder und Stellplätze für Kfz.....	2
4	Grundsätzliche Anforderungen an die Gestaltung	3
5	Reduzierung der notwendigen Abstellplätze für Fahrräder und Stellplätze für Kfz.....	3
5.1	Fahrradabstellplätze	3
5.2	Berücksichtigung ÖPNV-Erschließungsqualität.....	3
5.3	Berücksichtigung Parkraumauslastung	4
5.4	Berücksichtigung Mobilitätskonzept.....	4
5.4.1	Förderung von Carsharing-Angeboten.....	5
5.4.2	Förderung der Nutzung des öffentlichen Verkehrs.....	6
5.4.3	Förderung der Fahrradnutzung	6
5.4.4	Sonstige Angebote	7
6	Ablösebeträge	7
7	In-Kraft-Treten.....	7

ANLAGEN

ANLAGE 01	Geltungsbereich.....	9
ANLAGE 02	Richtzahlentabelle	11
ANLAGE 03	Gestaltungsanforderungen	19
ANLAGE 04	Erschließungsqualität.....	20
ANLAGE 05	Parkraumauslastung	22
ANLAGE 06	Geltende Rahmenbedingungen	23
ANLAGE 07	Beispielrechnung.....	24

1 Vorbemerkung und Zielstellung

Diese Handlungsrichtlinie regelt die einzelfallbezogene Beurteilung und Entscheidung des durch ein Bauvorhaben ausgelösten Stellplatzbedarfs für Fahrräder und Kraftfahrzeuge hinsichtlich der Festsetzung der Anzahl und Gestaltung für einen bestimmten Bereich des Stadtgebietes im Sinne einer internen Verwaltungsvorschrift. Sofern der Bauherr die Vorgaben der Handlungsrichtlinie beachtet, gelten die Anforderungen des §49 ThürBO als eingehalten. Diese Handlungsrichtlinie bezieht sich auf offene oder geschlossene Flächen für Fahrräder (Abstellplätze) sowie Flächen für Kraftfahrzeuge (Stellplätze).

Übergeordnetes Ziel dieser Handlungsrichtlinie ist es, den durch ein Bauvorhaben verursachten Bedarf im ruhenden Verkehr auf dem Baugrundstück selbst abzuwickeln und nicht in den öffentlichen Straßenraum zu verlagern sowie ein nachhaltigeres Mobilitätsverhalten der jeweiligen Endnutzer zu fördern.

Darüber hinaus wird aufgezeigt, unter welchen Bedingungen die Anzahl der notwendigen Stellplätze nutzungs- und lageabhängig durch Anforderungen an die Gestaltung von Abstellplätzen oder weitere besondere Maßnahmen verringert werden kann.

Mit dieser Handlungsrichtlinie werden für Vorhaben innerhalb von Bebauungsplänen die Grundlagen definiert.

2 Geltungsbereich

Die Handlungsrichtlinie gilt für Teile des Stadtgebiets der Landeshauptstadt Erfurt. Der Geltungsbereich umfasst alle städtischen Stadtteile sowie die Großwohnsiedlungen. Die räumliche Abgrenzung ist in ANLAGE 01 dargestellt.

In Kombination mit der VollzBekThürBO Punkt 49 sowie der Satzung der Stadt Erfurt zur Ablösung von Stellplatzverpflichtungen regelt diese Handlungsrichtlinie die Pflicht, Abstellplätze für Fahrräder sowie Stellplätze und Garagen für Kraftfahrzeuge zu schaffen. Es wird die Ermittlung der Anzahl dieser Abstellplätze und Stellplätze geregelt.

Von dieser Handlungsrichtlinie abweichende Regelungen in Bebauungsplänen oder anderen städtebaulichen Satzungen, welche vor Inkrafttreten dieser Handlungsrichtlinie rechtskräftig waren, bleiben unberührt.

3 Notwendige Abstellplätze für Fahrräder und Stellplätze für Kfz

Bei der Neuerrichtung baulicher und sonstiger Anlagen sowie bei Nutzungsänderungen bestehender baulicher oder sonstiger Anlagen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr mit Fahrrädern oder Kraftfahrzeugen zu erwarten ist, sind Abstellplätze für Fahrräder und Stellplätze für Kraftfahrzeuge in dem erforderlichen Umfang auf dem Baugrundstück oder in zumutbarer Entfernung davon auf einem geeigneten Grundstück herzustellen, dessen Benutzung für diese Zwecke rechtlich gesichert ist. Als zumutbare Entfernung zu einem anderen Grundstück kann bei Wohnungen im Allgemeinen von einer fußläufigen Entfernung zwischen Baugrundstück und Stellplatz von max. 100 m bei Fahrradabstellanlagen und von max. 300 m bei Kfz-Stellplätzen ausgegangen werden.

Die Anzahl der notwendigen Abstellplätze für Fahrräder sowie der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge richtet sich nach ANLAGE 02. Für Verkehrsquellen, welche in ANLAGE 02 nicht geregelt sind, ist der tatsächliche Bedarf an Abstellplätzen und Stellplätzen zu ermitteln. Bei den Richtzahlen handelt es sich um Mindestwerte, die überschritten werden

dürfen. Bei der Ermittlung der Anzahl der notwendigen Abstellplätze für Fahrräder sowie Stellplätze sind die Ergebnisse auf ganze Zahlen aufzurunden.

Bei Anlagen mit unterschiedlicher Nutzung (z. B. Wohn- und Geschäftshaus) ist der Bedarf für die jeweiligen Nutzungen getrennt zu ermitteln. Bei Anlagen mit Mehrfachnutzung ohne zeitliche Überschneidung (z. B. Sport- und Veranstaltungshallen) ist die Nutzungsart mit dem größeren Stellplatzbedarf maßgebend.

Ist bei Anlagen mit verschiedenen Nutzungen eine wechselseitige Belegung der Stellplätze möglich, verringert sich der Stellplatzbedarf entsprechend (z. B. bei Gebäuden, in denen sich Einzelhandelsbetriebe und Gast- oder Versammlungsstätten befinden). Diese Doppelnutzung ist zulässig, wenn sich die betreffenden Nutzungen zeitlich nicht überschneiden.

Soweit der Stellplatzbedarf nach der Fläche der baulichen Anlage zu bemessen ist, sind die Flächen nach DIN 277-1 und DIN 277-2 (in der jeweils geltenden Fassung) zu ermitteln.

4 Grundsätzliche Anforderungen an die Gestaltung

Barrierefreie Fahrradabstellmöglichkeiten sind sowohl im Gebäude (in den Tiefgaragen/ Kellergeschossen) für Bewohner als auch im Bereich der Hauseingänge für Bewohner und Besucher dauerhaft zu realisieren. Auch Abstellplätze für Fahrräder, welche keinem festen Nutzerkreis zugeordnet sind, sind eingangsnah anzuordnen. Die Anzahl der notwendigen Fahrradabstellanlagen ist auf der Grundlage der Richtzahlentabelle zu bemessen und in geeigneter Form in der Planung darzustellen. In ANLAGE 03 – Gestaltungsanforderungen werden die grundsätzlichen Anforderungen an Fahrradabstellanlagen und Kfz-Stellplätze festgehalten.

Stellplätze für Menschen mit Behinderungen sind nah am Gebäude und generell in der Nähe der barrierefreien Zugänge anzuordnen.

5 Reduzierung der notwendigen Abstellplätze für Fahrräder und Stellplätze für Kraftfahrzeuge

5.1 Fahrradabstellplätze

Eine Reduzierung der notwendigen Anzahl an Fahrradabstellplätzen ist nicht zulässig.

5.2 Berücksichtigung ÖPNV-Erschließungsqualität

Die Anzahl der notwendigen Kfz-Stellplätze eines Bauvorhabens der Nutzungsarten 1.1-1.2.6 Wohngebäude (Einfamilienhäuser, Mehrfamilienhäuser, soz. Wohnungsbau), 2.1-2.2 Büro- und Verwaltungsgebäude, 3.1-3.2 Verkaufsstätten, 4 Versammlungsstätten und 8.1-8.2 Schulen (Grundschulen, Sonstige allgemeinbildende Schulen, Berufsschulen) wird in Abhängigkeit von der Qualität der Erschließung mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) reduziert. Maßgebend hierfür sind die Entfernung zum Haltestellenbereich sowie das ÖV-Angebot der jeweiligen Haltestelle in der Hauptverkehrszeit (Montag bis Freitag zwischen 6.00 und 8.00 Uhr sowie 13.00 und 18.00 Uhr). Für die Versammlungsstätten gelten dieselben Einzugsradien der ÖV-Angebote, auch wenn die Hauptnutzungszeiten in einem anderen Zeitraum liegen bzw. Sonderfahrzeuge eingesetzt werden. Die Einzugsbereiche und der Takt der Haltestellenbereiche im ÖV werden in ANLAGE 04 dargestellt.

Die Richtzahlen für die Nutzungsarten 1.1-1.2.6 Wohngebäude (Einfamilienhäuser, Mehrfamilienhäuser, soz. Wohnungsbau), 2.1-2.2 Büro- und Verwaltungsgebäude, 3.1-3.2 Verkaufsstätten, 4 Versammlungsstätten und 8.1-8.2 Schulen (Grundschulen und sonstige allgemeinbildende Schulen, Berufsschulen) werden bereits abgemindert in der Richtzahlentabelle angegeben. Andere Nutzungsarten sind von dieser Abminderung ausgeschlossen. Dabei gelten folgende Zonen der Erschließungsqualität:

- 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

5.3 Berücksichtigung Parkraumauslastung

Gleichzeitig kann in einem Gebiet, in dem die Parkraumauslastung nachts bisher unter 85% liegt, entsprechend der Richtzahlentabelle ein geringerer Stellplatzschlüssel verwendet werden. Die erhobenen bzw. abgeschätzten Parkraumauslastungen sind der ANLAGE 05 zu entnehmen.

5.4 Berücksichtigung Mobilitätskonzept

Für alle Bauvorhaben gilt: Ist die Anzahl der herzustellenden Stellplätze entsprechend Richtzahlentabelle ermittelt, kann durch die Erarbeitung eines qualifizierten Mobilitätskonzeptes eine Reduzierung der tatsächlich herzustellenden notwendigen Stellplätze um maximal 25% vorgenommen werden. Die verbleibenden 75% der Stellplätze müssen hergestellt oder, sofern dem zugestimmt werden kann, abgelöst werden. Dabei ist aufzurunden.

Unter Berücksichtigung der Erschließungsqualität ist somit eine Reduzierung der Stellplatzanzahl in Zone I um 40%, in Zone II um 30% und in Zone III um 25% möglich. Bei einer geringen öffentlichen Parkraumauslastung ist für Wohneinheiten bis 100m² eine Reduzierung um insgesamt 55% möglich.

In dem Mobilitätskonzept sind Maßnahmen aufzuführen, die die Nachfrage nach Kraftfahrzeugen bzw. Kfz-Stellplätzen reduzieren. Dies können sein:

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

Es muss deutlich dargestellt werden, wie die zukünftigen Mieter/Eigentümer animiert werden, auf ein eigenes Fahrzeug zu verzichten. Das Mobilitätskonzept sollte grundsätzlich mehrere Bausteine umfassen. Über die Eignung der besonderen Maßnahmen entscheidet im Einzelfall die Verwaltung.

Sämtliche besondere Maßnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität bzw. die Maßnahmen des Mobilitätsmanagements werden in einem öffentlich-rechtlichen Vertrag festgehalten. Durch das Bauamt werden die vertraglichen Grundlagen sowie die Verwaltung des Mobilitätsbudgets geregelt, während in der Abteilung Verkehrsplanung (Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung) die fachliche Eignung der Maßnahmen, sowie deren Ausführung beurteilt werden.

Der Umfang der Mobilitätsmaßnahmen muss der Ablösesumme, die als Mobilitätsbudget errechnet wurde, entsprechen und darf eine Maßnahmedauer von 15 Jahren nicht überschreiten. Um das Mobilitätsbudget mit geeigneten Maßnahmen zu unterlegen, sind marktübliche Preise und Qualitätsstandards anzusetzen. Das Mobilitätsbudget ist vor Erteilung der Baugenehmigung zu hinterlegen (Bürgschaft, Sicherheit, Verwahrkonto). Die Verwaltung prüft die Maßnahmenumsetzung, dazu sind jährliche Nachweise vorzulegen und der entsprechende Teil des Mobilitätsbudgets wird zurückgezahlt.

In dem Mobilitätskonzept ist darzustellen, wie die Durchführung der Maßnahmen gesichert wird. Wird eine Maßnahme vor ihrer Beendigung abgebrochen, so gelten die Stellplätze entsprechend des Umfangs der bis dahin nicht erbrachten Leistung als nicht hergestellt und müssen hergestellt werden. Das verbliebene Mobilitätsbudget für die Baumaßnahme kann hierfür verwendet werden. Sollte die Verwaltung einer Ablöse zustimmen, so wird das restliche Mobilitätsbudget auf das Stellplatzablösekonto eingezahlt.

Grundlage aller Mobilitätsmaßnahmen ist eine umfangreiche und kontinuierliche Information aller Endnutzer. Dazu müssen grundsätzlich alle Maßnahmen des Mobilitätsmanagements eine einfache und verständliche Nutzbarkeit für alle Nutzergruppen gewährleisten, um die Einstiegshürden zu minimieren. Dies ist entsprechend sachlich und verständlich durch unterschiedliche Medien (Flyer, Aushänge, digitale Produkte), welche leicht zugänglich sind, zu kommunizieren. Insbesondere während der Einführung der Maßnahmen ist es sinnvoll Ansprechpartner oder Multiplikatoren zu benennen, die persönlich die Maßnahmen erläutern.

5.4.1 Förderung von Carsharing-Angeboten

Ein Baustein des Mobilitätskonzepts kann die Förderung von Carsharing-Angeboten sein. Trotz des Verzichts auf ein eigenes Fahrzeug, steht dem Nutzer je nach Anbieter eine Auswahl an verschiedenen Fahrzeugklassen zur Verfügung. Um die Maßnahme befürworten zu können, muss ein Vertragsangebot bzw. eine Absichtserklärung eines Carsharinganbieters gem. §2 Carsharinggesetz CsgG vorliegen.

Folgende Punkte sollten in dem Mobilitätskonzept dargestellt werden:

- Es ist sicherzustellen, dass die Stellplätze, welche für Carsharing genutzt werden, auch Kunden außerhalb des Bauvorhabens jederzeit ungehindert erreichbar zur Verfügung stehen.
- Sie sollten auf dem eigenen Baugrundstück realisiert werden.
- In Absprache mit der Verwaltung ist die Realisierung von Mobilitätsstationen möglich, welche sich vorzugsweise in unmittelbarer Nähe zu dem eigenen Bauvorhaben befindet.

- Die Herstellung der Stellplätze ist für die Maßnahme anrechenbar.
- Gegenüber dem Carsharing-Unternehmen kann auf eine Miete für den Stellplatz ganz oder teilweise verzichtet und die Reinigung und Unterhaltung der Stellplätze übernommen werden. Die anrechenbare monatliche Miete sollte dabei einem angemessenen Vergleichswert entsprechen.
- Kosten für den Nutzer können für einen Zeitraum von max. 15 Jahren ganz oder teilweise angerechnet werden (Anmeldegebühr, monatliche Grundgebühr, Gutscheine).
- Zur wirtschaftlichen Unterstützung in der Anfangsphase kann eine Mindestumsatzvereinbarung mit dem Carsharing-Anbieter abgeschlossen werden. Die Differenz zwischen den tatsächlichen Umsätzen und einer Mindestumsatzgröße wird durch den Bauherrn getragen.

5.4.2 Förderung der Nutzung des öffentlichen Verkehrs

Ebenfalls sollte die Förderung der Nutzung des öffentlichen Verkehrs als Baustein in das Mobilitätskonzept eingehen. Dabei können je nach Nutzergruppe folgende Angebote aufgenommen und berücksichtigt werden:

- Nachweis von Kundenabonnements bei den Nutzungsarten Nr. 2 bis Nr. 10 der ANLAGE 02, zum Beispiel bei Vorliegen von Job-Tickets für die Beschäftigten der Nutzungsarten 2 bis 10 der ANLAGE 02
- Kostenlose Nutzung des öffentlichen Verkehrs für Besucher von Veranstaltungen bei den Nutzungsarten Nr. 4 und Nr. 5 der ANLAGE 02 durch Kombi-Tickets bei Veranstaltungen
- Für die Bewohner der Nutzungsart 1 der ANLAGE 02 können Mietertickets zur Verfügung gestellt werden. Dies kann vollumfänglich oder auch anteilig durch den Bauherrn z. B. durch Zuschüsse zu Zeitkarten erfolgen.
 - Die Menge der Zeitkarten kann von der Wohnungsgröße abhängig sein.
 - Wechselt der Mieter während der Laufzeit der Maßnahme und nimmt der neue Mieter das Angebot nicht an, so wird die Maßnahme nur für den vorherigen Mieter angerechnet.

5.4.3 Förderung der Fahrradnutzung

Auch die Fahrradnutzung stellt einen wichtigen Baustein des Mobilitätskonzeptes dar. Die grundsätzlichen Anforderungen an die Anzahl und die Gestaltung von Fahrradabstellanlagen müssen erfüllt und können nicht in dem Mobilitätskonzept als stellplatzmindernde Maßnahme aufgeführt werden.

Folgende zusätzlichen Anforderungen können angerechnet werden:

- Die notwendigen Abstellplätze für Fahrräder eines Vorhabens für Besucher bzw. öffentlich zugängliche Fahrradabstellplätze sollen wettergeschützt bzw. mindestens überdacht sein.
- Außerhalb der Bewegungsflächen ist zusätzlich eine Fläche von 3 qm für Kinder- oder Lastenanhänger und ähnliches vorzusehen. Die Kosten sind in einem angemessenen Umfang anrechenbar. Dies wird jeweils für 10 Abstellplätze empfohlen.
- Zur Förderung der Radnutzung der Nutzungsarten 2 bis 10 insbesondere für Beschäftigte ist die Bereitstellung der erforderlichen Rad-Infrastruktur (Umkleiden, Duschen) am Beschäftigungsort erforderlich.

- Weiterhin sollte zur Förderung der Radnutzung der Nutzungsarten 2 bis 10 für Beschäftigte, Kunden sowie Besucher die Bereitstellung von Schließfächern sowie Lademöglichkeiten für E-Bikes, Pedelecs oder sonstige Elektrokleinstfahrzeuge erfolgen.

5.4.4 Sonstige Angebote

Aufgrund der dynamischen Entwicklung im Bereich des Mobilitätsmanagements können hier nicht alle Maßnahmen abschließend aufgeführt werden. Es soll weiterhin Raum für Innovationen sein. Auch hier gilt, dass in dem Mobilitätskonzept glaubwürdig nachgewiesen werden muss, dass mit der entsprechenden Maßnahme die Kfz-Nutzung und damit der Stellplatzbedarf reduziert wird.

Denkbar sind dabei weitere Sharing-Angebote (Bike-/Rollersharing) oder die Förderung der Gemeinschaftsnutzung von Lastenrädern, Fahrradanhängern u. ä.. Für die Maßnahmen muss dargestellt werden, wie die Durchführung und Unterhaltung gesichert sowie die Endnutzer informiert und animiert werden, diese Maßnahme dauerhaft anzunehmen.

Um eine nachhaltige Verkehrsnachfrage bzw. hohe Nutzungsanteile im Umweltverbund (Fuß, Fahrrad, ÖV) und somit eine Reduzierung der notwendigen Stellplätze für die (End-)Nutzer der gewerblichen Verkehrsquellen 2 - 10 zu erzielen, kann der Bauherr den Mieter (Büro / Gewerbe) bei der Erstellung eines betrieblichen Mobilitätskonzepts unterstützen. Hierdurch kann eine Reduzierung der notwendigen Stellplätze für gewerbliche Nutzungen erfolgen. Für die Anrechnung sind folgende Mindestanforderungen zu erfüllen:

- Informationen sowie Hilfestellung bei der Erarbeitung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements. Hierzu zählen:
 - Anteilige Kostenübernahme der Erarbeitung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements durch den Bauherrn
 - Zuschüsse zu ÖPNV-Angeboten
 - Zuschüsse bei der Nutzung der bestehenden Leihfahräder und -roller sowie Carsharing-Angebote im Umfeld des Vorhabens durch den Bauherrn
 - Förderung von Fahrgemeinschaften
 - Zuschüsse beim Kauf oder Leasing von Fahrrädern, Pedelecs, E-Bikes für die Beschäftigten durch den Bauherrn

6 Ablösebeträge

Die "Satzung der Stadt Erfurt zur Ablösung von Stellplatzverpflichtungen" ist in ihrer jeweils geltenden Fassung anzuwenden. Nicht realisierte Stellplätze, welche nicht durch Mobilitätsmaßnahmen im Sinne dieser Handlungsrichtlinie reduziert werden, sind – sofern dem zugestimmt werden kann – entsprechend dieser Satzung abzulösen.

7 In-Kraft-Treten

Die Handlungsrichtlinie tritt einen Tag nach der Bekanntgabe des Beschlusses im Amtsblatt in Kraft.

ANLAGEN

ANLAGE 01	Geltungsbereich
ANLAGE 02	Richtzahlentabelle
ANLAGE 03	Gestaltungsanforderungen
ANLAGE 04	Erschließungsqualität
ANLAGE 05	Parkraumauslastung
ANLAGE 06	Geltende Rahmenbedingungen
ANLAGE 07	Beispielrechnung

ANLAGE 01 Geltungsbereich

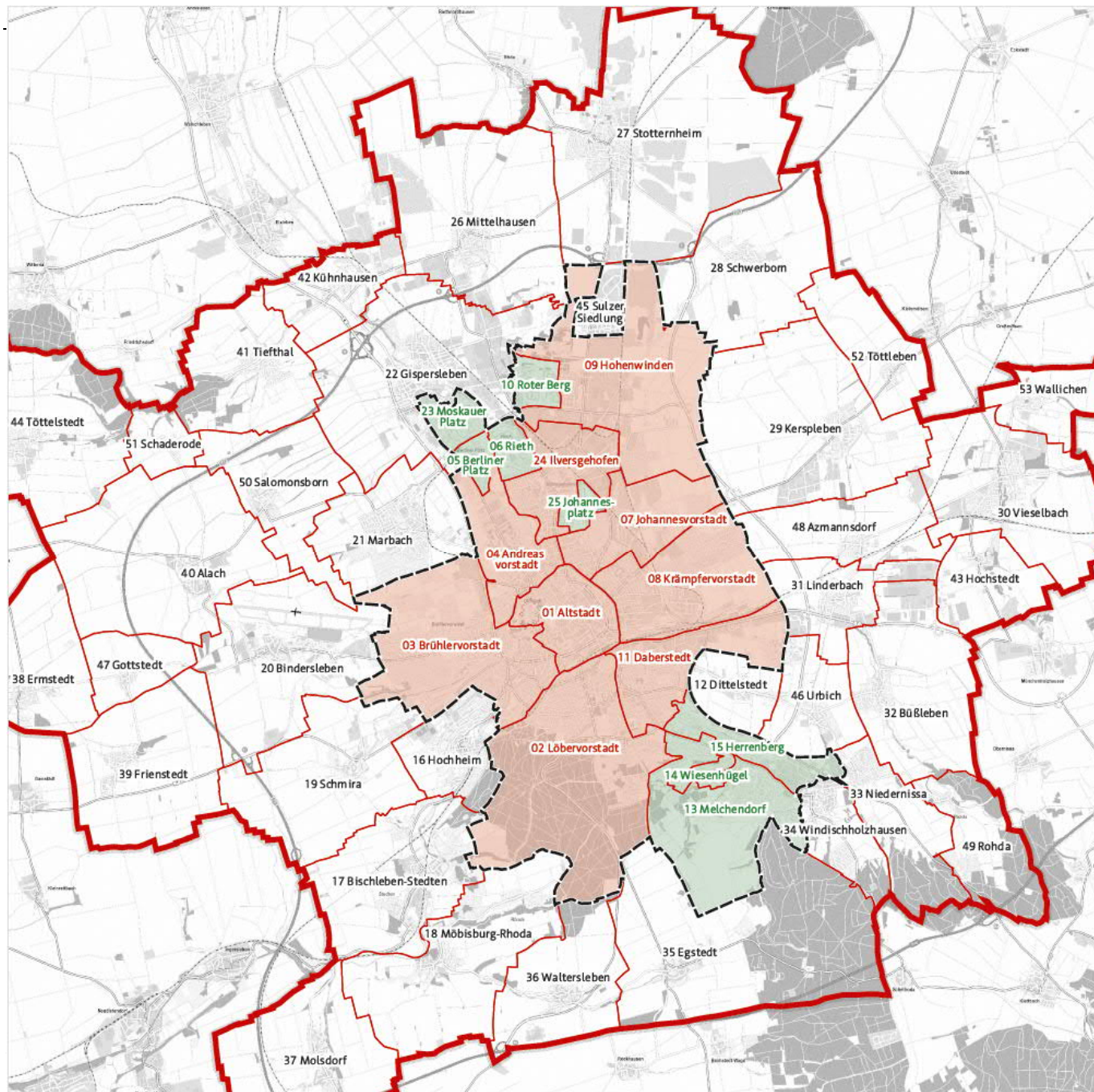
Der Geltungsbereich beinhaltet folgende Stadtteile:

städtisch:

- 01 Altstadt
- 02 Löbervorstadt
- 03 Brühler Vorstadt
- 04 Andreasvorstadt
- 07 Johannesvorstadt
- 08 Krämpfervorstadt
- 09 Hohenwinden
- 11 Daberstedt
- 24 Ilversgehofener Platz

Großwohnsiedlungen:

- 05 Berliner Platz
- 06 Rieth
- 10 Roter Berg
- 13 Melchendorf
- 14 Wiesenhügel
- 15 Herrenberg
- 23 Moskauer Platz
- 25 Johannesplatz



LEGENDE

- Geltungsbereich
- Stadtgrenze Erfurt
- Stadtteilgrenze
- städtische Stadtgebiete
- Stadtgebiete Großwohnsiedlungen



ANLAGE 02 Richtzahlentabelle

In der Richtzahlentabelle sind die Abminderungen aufgrund der ÖPNV-Erschließungsqualität für die Nutzungsarten 1.1 – 1.2.6 Einfamilienhäuser, Mehrfamilienhäuser, sozialer Wohnungsbau; 2.1-2.2 Büro und Verwaltungsgebäude, 3.1-3.2 Verkaufsstätten, 4 Versammlungsstätten und 8.1-8.2 Grundschulen sowie Sonstige Schulen bereits enthalten. Dabei wurden die Werte jeweils mit zwei Stellen nach dem Komma auf die Werte 0,05 bzw. 0,10 gerundet.

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

Ab einer Parkraumauslastung von 85% wird von einer vollen Belegung ausgegangen. Liegt in einem Gebiet eine nächtliche Auslastung von weniger als 85% vor, kann die Anzahl der herzustellenden Stellplätze entsprechend der Richtwerttabelle für die Verkehrsquelle Wohnen minimiert werden.

Nr.	Verkehrsquelle	Fahrräder		Kraftfahrzeuge			
		Zahl der Abstellplätze	davon Anteil für Besucher	Zahl der Stellplätze			davon Anteil für Besucher
				Zone I	Zone II	Zone III	
1	Wohngebäude						
1.1	Einfamilienhäuser	-	-	1,70 je Wohnung	1,90 je Wohnung	2,00 je Wohnung	-
1.2.1	Mehrfamilienhäuser und sonstige Gebäude mit Wohnungen über 100 m ²	1 je 35 m ² Wohnfläche	10 % mind. aber 2 Abstellplätze	1,25 je Wohnung	1,40 je Wohnung	1,50 je Wohnung	10 %
1.2.2	Mehrfamilienhäuser und sonstige Gebäude mit Wohnungen von 50 m ² bis 100 m ² je Wohnung in Gebieten mit Parkraumauslastung über 85%	1 je 35 m ² Wohnfläche	10 % mind. aber 2 Abstellplätze	1,00 je Wohnung	1,10 je Wohnung	1,20 je Wohnung	10 %

Nr.	Verkehrsquelle	Fahrräder		Kraftfahrzeuge			
		Zahl der Abstellplätze	davon Anteil für Besucher	Zone I	Zone II	Zone III	davon Anteil für Besucher
1.2.3	Mehrfamilienhäuser und sonstige Gebäude mit Wohnungen bis 50 m ² je Wohnung in Gebieten mit Parkraumauslastungen über 85%	1 je 35 m ² Wohnfläche	10 % mind. aber 2 Abstellplätze	0,85 je Wohnung	0,95 je Wohnung	1,00 je Wohnung	10 %
1.2.4	Mehrfamilienhäuser und sonstige Gebäude mit Wohnungen von 50 m ² bis 100 m ² je Wohnung in Gebieten mit geringerer Parkraumauslastung als 85%	1 je 35 m ² Wohnfläche	10 % mind. aber 2 Abstellplätze	0,85 je Wohnung	0,95 je Wohnung	1,00 je Wohnung	10 %
1.2.5	Mehrfamilienhäuser und sonstige Gebäude mit Wohnungen bis 50 m ² je Wohnung in Gebieten mit geringerer Parkraumauslastungen als 85%	1 je 35 m ² Wohnfläche	10 % mind. aber 2 Abstellplätze	0,70 je Wohnung	0,80 je Wohnung	0,85 je Wohnung	10 %
1.2.6	soz. Wohnungsbau	1 je 35 m ² Wohnfläche	10 % mind. aber 2 Abstellplätze	0,65 je Wohnung	0,75 je Wohnung	0,80 je Wohnung	-
1.3	Gebäude mit Altenwohnungen	1 je 4 Wohnungen	10 % mind. aber 2 Abstellplätze	0,20 je Wohnung			20 %
1.4	Wochenend- und Ferienhäuser	1 je Wohnung	-	1,00 je Wohnung			-
1.5	Kinder- und Jugendwohnheime	1 je 2 Betten, jedoch mind. 2 Abstellplätze	10 % mind. aber 2 Abstellplätze	1,00 je 15 Betten, jedoch mind. 2 Stellplätze			75 %

Nr.	
-----	--

Nr.	
-----	--

Nr.	
-----	--

Nr.	
-----	--

Nr.	
-----	--

Nr.	Verkehrsquelle	Fahrräder		Kraftfahrzeuge		
		Zahl der Abstellplätze	davon Anteil für Besucher	Zone I	Zone II	davon Anteil für Besucher
9.4	Tankstellen mit Pflegeplätzen	-			10,00 je Pflegeplatz	-
9.5	Kraftfahrzeugwaschstraßen	-			4,00 je Waschanlage	-
10 Verschiedenes						
10.1	Kleingartenanlagen	1 je 1.000m ² Grundstücksfläche	80 %		1,00 je 3 Kleingärten	-
10.2	Friedhöfe	1 je 1.000 m ² Grundstücksfläche	80 %		1,00 je 2 000 m ² Grundstücksfläche, jedoch mind. 10 Stellplätze	-
10.3	Spiel- und Automatenhallen	1 je 40 m ² Nutzfläche, mind. 3 Abstellplätze	75 %		1,00 je 20 m ² Spielhallenfläche, mindestens jedoch 3 Stellplätze	-

- I) Für neue Bürostrukturen/-formen wie Co-Working-Space oder ähnliches sind die notwendigen Stellplätze für Fahrräder und Kraftfahrzeuge individuell nach dem vom Bauherren vorgelegtem Konzept zu ermitteln.
- II) "Innenstadtlage" bezieht sich auf alle Bauvorhaben, die sich innerhalb des Stadtrings befinden (Binderslebener Landstraße, Biereyestraße, Gutenbergstraße, Blumenstraße, Moritzwallstraße, Schlüterstraße, Flutgraben, Straße des Friedens, Gothaer Platz, Heinrichstraße) sowie einen Umkreis von 800m um den Hauptbahnhof.
- III) 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 zu Grunde zu legen.

ANLAGE 03 Gestaltungsanforderungen

Grundsätzliche Gestaltung von Fahrradabstellanlagen

Folgende Kriterien zur Gestaltung von Fahrradabstellanlagen sind, bauvorhabenbezogen entsprechend, grundsätzlich zu erfüllen:

- Die notwendigen Abstellplätze für Fahrräder eines Vorhabens, die einem festen Benutzerkreis zugeordnet sind (z. B. Bewohnern oder Beschäftigten), sind in einem wettergeschützten und abschließbaren Bereich unterzubringen.
- Abstellplätze für Fahrräder müssen gut zugänglich, ausreichend beleuchtet und von der öffentlichen Verkehrsfläche verkehrssicher erreichbar sein.
- Sie sind möglichst nah am Eingang des Gebäudes bzw. in den Tiefgaragen möglichst nah an den Treppenaufgängen zu realisieren. Insgesamt darf der Abschnitt bis zur Fahrradabstellanlage nicht mehr als drei Türen, Tore oder Engstellen aufweisen.
- Werden notwendige Abstellplätze für Fahrräder über befahrbare Rampen erschlossen, darf eine Neigung von 10 % auf 20 m Länge nicht überstiegen werden. Alternativ ist in Altbauten eine Erschließung über Schieberillen entlang von Treppen oder über ausreichend große Aufzüge möglich.
- Außer in abschließbaren Räumen sind Rahmenhalter mit einem empfohlenen Abstand von 1,50m (Mindestabstand 1,00m) anzuordnen, um ein Anschließen von Rad und Rahmen zu ermöglichen. Bei Hoch-/Tiefaufstellung können die Abstände abweichen. Bei der Wahl der Fahrradhalter ist darauf zu achten, dass möglichst jeder Fahrradtyp unabhängig von Größe, Rahmengeometrie und Reifenbreite sicher stehen kann.
- Jeder einzelne Abstellplatz muss ungehindert erreichbar sein. Sie dürfen nicht hintereinander liegen.
- Der Flächenbedarf für einen Abstellplatz beträgt mindestens 1,5 qm. Für Doppelparker, Fahrradboxen oder andere funktional gleichwertige technische Lösungen kann von diesen Maßen abgewichen werden.
- Die Bewegungsflächen sollten ausreichend dimensioniert werden, bei Senkrechtaufstellung mindestens 2,00 m tief sein.
- Die Abstellplätze, die nicht direkt an der öffentlichen Verkehrsfläche liegen, müssen über einen ausreichend breiten Erschließungsweg von mindestens 1,80m Breite angeschlossen sein.

Grundsätzliche Gestaltung von Kfz-Stellplätzen

Notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge müssen ausreichend groß und so angeordnet sein, dass sie dem Zweck entsprechend genutzt werden können. Die Regelungen der Thüringer Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen (Thüringer Garagenverordnung – ThürGarVO) und die Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR der FGSV sind in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

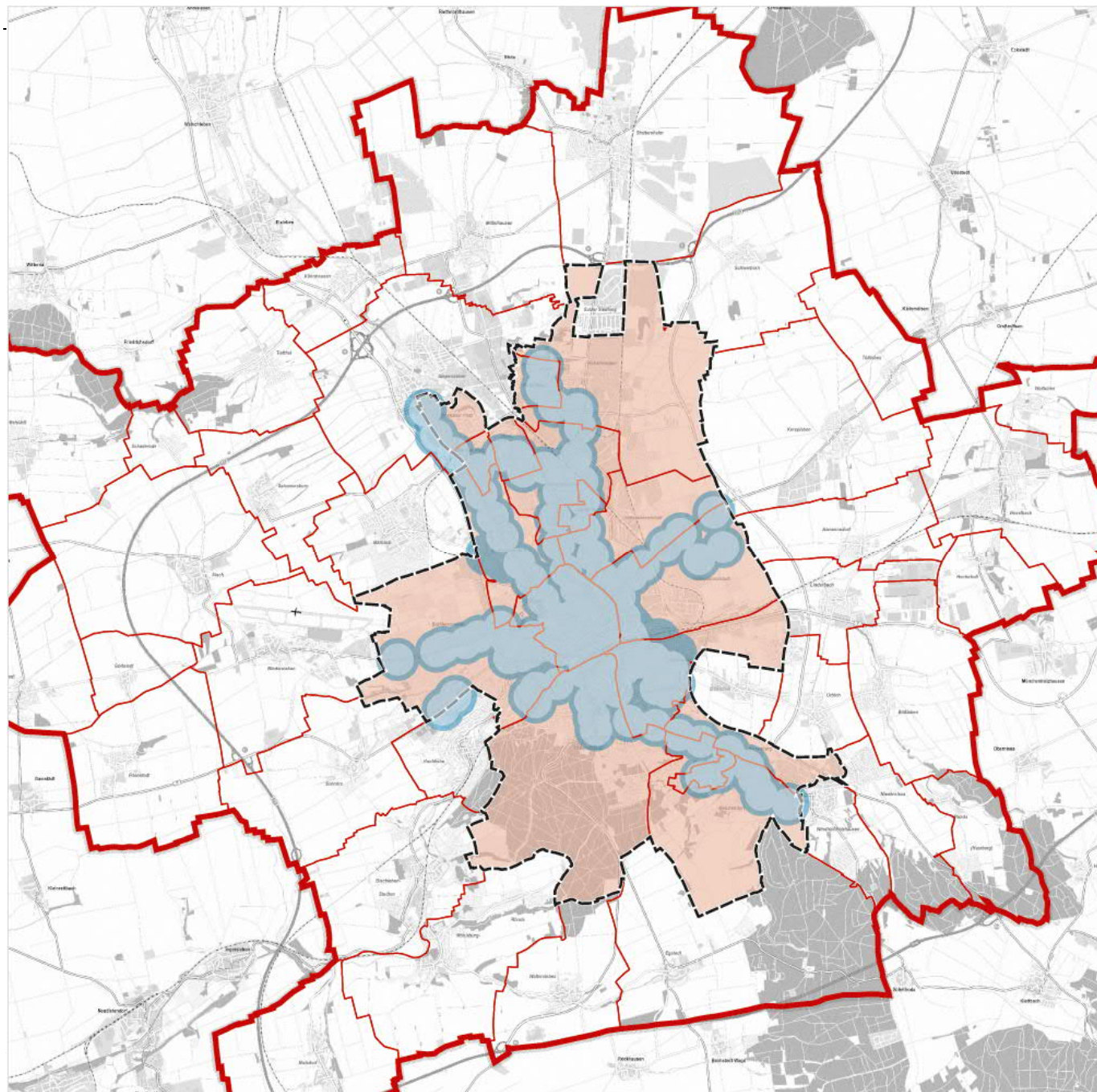
ANLAGE 04 Erschließungsqualität

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% bei den Nutzungsarten 1.1 – 1.2.6 Einfamilienhäuser, Mehrfamilienhäuser, sozialer Wohnungsbau; 2.1-2.2 Büro und Verwaltungsgebäude, 3.1-3.2 Verkaufsstätten, 4 Versammlungsstätten und 8.1-8.2 Schulen

Linie	Haltestellen
1 Europaplatz – Rieth – Salinenstraße – Anger – Thüringenhalle	alle
2 Ringelberg – Anger – ega – P+R-Platz Messe	alle, außer P+R-Platz Messe
3 Europaplatz – Domplatz – Anger – Urbicher Kreuz	alle, außer Windischholzhausen / X-FAB, Urbicher Kreuz
4 Bindersleben – Flughafen – Hauptfriedhof – Domplatz – Anger – Wiesenhügel	alle, außer Bindersleben, Büropark AIRFURT, Flughafen, Orionstraße
5 Zoopark – Salinenstraße – Anger – Hauptbahnhof	alle
6 Rieth – Domplatz – Anger – Steigerstraße	alle
9 Daberstedt – Hauptbahnhof – Salinenstraße – Nordbahnhof	alle

Zone II Einzugsbereich von der Haltestelle maximal 400m bei einem Takt von min. 20 Minuten in der Hauptverkehrszeit
Reduzierung um 5% bei den Nutzungsarten 1.1 – 1.2.6 Einfamilienhäuser, Mehrfamilienhäuser, sozialer Wohnungsbau; 2.1-2.2 Büro und Verwaltungsgebäude, 3.1-3.2 Verkaufsstätten, 4 Versammlungsstätten und 8.1-8.2 Schulen

Linie	Haltestellen
1 Europaplatz – Rieth – Salinenstraße – Anger – Thüringenhalle	alle
2 Ringelberg – Anger – ega – P+R-Platz Messe	alle, außer P+R-Platz-Messe
3 Europaplatz – Domplatz – Anger – Urbicher Kreuz	alle, außer Windischholzhausen / X-FAB, Urbicher Kreuz
4 Bindersleben – Flughafen – Hauptfriedhof – Domplatz – Anger – Wiesenhügel	alle, außer Bindersleben, Büropark AIRFURT, Flughafen, Orionstraße
5 Zoopark – Salinenstraße – Anger – Hauptbahnhof	alle
6 Rieth – Domplatz – Anger – Steigerstraße	alle
9 Daberstedt – Hauptbahnhof – Salinenstraße – Nordbahnhof	alle
60 Urbicher Kreuz – Dittelstedt – Hauptbahnhof – Möbisburg	Thomaseck – Hauptbahnhof – Rudolstädter Straße – Einkaufszentrum
90 Domplatz – Marbach – Salomonsborn	Domplatz-Nord bis Universitätsbibliothek



LEGENDE

- Stadtgrenze Erfurt
- Stadtteilgrenze
- Geltungsbereich nach Stadtteilen
- ÖV-Einzugsbereich - Zone I
300m mit mind. 10-Minuten-Takt
oder 800m um Hauptbahnhof
- ÖV-Einzugsbereich - Zone II
400m mit mind. 20-Minuten-Takt
oder 1000m um Hauptbahnhof



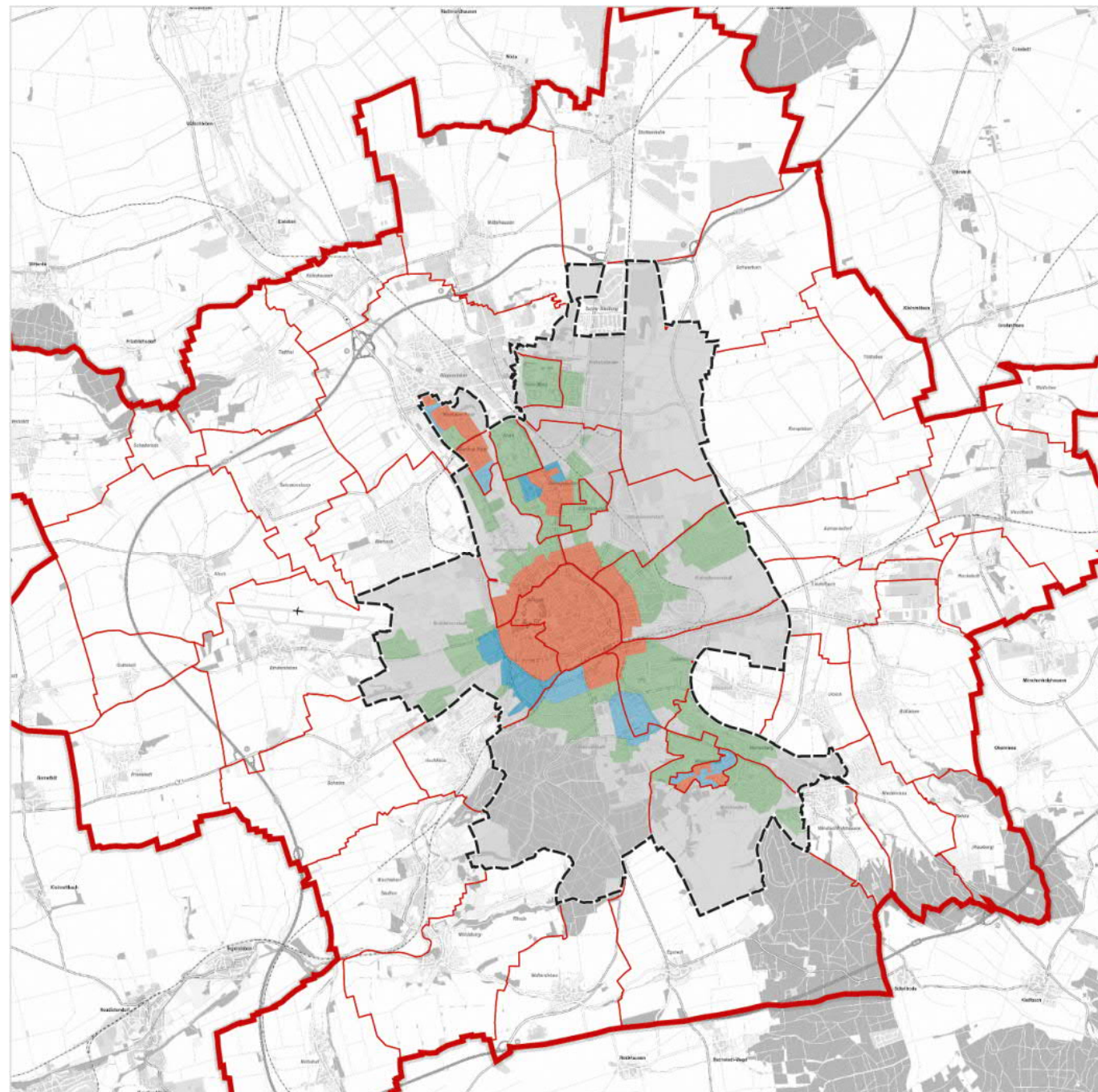
**HANDLUNGSRICHTLINIE FÜR DIE
HERSTELLUNG VON FAHRRADABSTELL-
PLÄTZEN UND KFZ-STELLPLÄTZEN**

Einzugsradien ÖPNV

Erfurt

LANDESHAUPTSTADT
THÜRINGEN
Stadtverwaltung

Kartengrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung	Maßstab: ohne	Stand: 09.07.2021
Dezernat Kultur und Stadtentwicklung Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung		



LEGENDE

- > 85%-Auslastung (nachts)
- < 85%-Auslastung (nachts)
- fachliche Einschätzung notwendig
- keine Wohnnutzung



HANDLUNGSRICHTLINIE FÜR DIE
HERSTELLUNG VON FAHRRADABSTELL-
PLÄTZEN UND KFZ-STELLPLÄTZEN

Parkraumauslastungen nachts



Erfurt
LANDESHAUPTSTADT
THÜRINGEN
Stadtverwaltung

Kartengrundlage:
Amt für Geoinformation und Bodenordnung

Opzemat Kultur und Stadtentwicklung
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Maßstab: ohne

Stand: 19.03.2021

ANLAGE 06 Geltende Rahmenbedingungen

Es sind in der jeweils gültigen Fassung folgende Satzungen bzw. Beschlüsse zu berücksichtigen. Hier ist der Stand vom Mai 2021 abgedruckt:

Begrünungssatzung bei Baumaßnahmen in der Stadt Erfurt

Entsprechend der Begrünungssatzung der Stadt Erfurt §4 (3) ist für je vier offene oberirdische Stellplätze für Kraftfahrzeuge mindestens ein Baum 1. Ordnung mit 18/20 cm Stammumfang, gemessen in 1 m Höhe, zu pflanzen. Der Ort der Pflanzung wird durch das Bauamt vorgegeben. Eine ordnungsgemäße Pflege und Unterhaltung der Bäume muss gewährleistet sein. Die Bäume sind in geeigneter Weise zu schützen.

Weiterhin schreibt §4 (5) vor, dass nicht überbaute Flächen über Tiefgaragen, ausgenommen Zufahrten und Zugänge, mindestens im Umfang von 20 % gärtnerisch anzulegen sind. Die Begrünungssatzung ist in der jeweils gültigen Fassung anzuwenden.

Elektromobilität

Gemäß Stadtratsbeschluss DS 1117/16 Förderung Elektromobilität sollen für planbedürftige Bauvorhaben mit mehr als zehn Tiefgaragenplätzen mindestens 10 % der Stellplätze über die technische Infrastruktur für einen Ladeanschluss für Elektroautos mit einer Mindestleistung von je 3,6 KW verfügen und die Infrastruktur der Elektrizitätsversorgung dafür ausgelegt sein. Weiterhin sind bauliche Maßnahmen zu vereinbaren, die eine künftige Nachrüstung weiterer Stellplätze mit Ladeinfrastruktur mit geringem Aufwand ermöglichen, z.B. Vorhaltung von Anschlussleistungen, Kabeltrassen und Leerrohren. Das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) ist in der jeweils gültigen Fassung zu berücksichtigen.

ANLAGE 07 Beispielrechnung

Der Bauherr eines Mehrfamilienwohnhauses mit 50 Wohnungen in der Krämpfervorstadt beantragt mit der Erstellung eines Mobilitätskonzeptes die Reduzierung der herzustellenden Stellplätze.

1. Ermittlung der herzustellenden Stellplätze

Das Vorhaben befindet sich in einer sehr guten ÖPNV-Lage und ist nach ANLAGE 04 in die Zone I einzuordnen. Nach ANLAGE 05 beträgt die Parkraumauslastung in dem Gebiet über 85%.

40 Wohnungen 50m ² bis 100m ²	1,00 SP je WE	40 SP	
10 Wohnungen über 100m ²	1,25 SP je WE	13 SP	
SUMME der herzustellenden Stellplätze			53 SP
mindestens nachzuweisende Stellplätze	75%	39,38 SP	40 SP
Stellplätze mit Ablöse durch Mobilitätskonzept	25%	13,13 SP	13 SP

2. Abzulösende Stellplätze durch Mobilitätsmaßnahmen

13 Stellplätze könnten abgelöst werden. Da auf dem eigenen Grundstück 45 Stellplätze realisiert werden können, möchte der Bauherr 8 Stellplätze ablösen.

Dazu möchte er drei Carsharing-Stellplätze herstellen, die Unterhaltung und Reinigung dieser Plätze übernehmen (eine Absichtserklärung eines Carsharing-Unternehmens liegt vor) sowie für mind. 20 Nutzer eine Unterstützung anbieten. Weiterhin möchte er einige Mieter bei der Nutzung des ÖPNV unterstützen. Sollten weniger Nutzer die Angebote annehmen, so verlängert sich die Maßnahmezeit. Mehr Nutzer verkürzen die Maßnahmezeit entsprechend.

Das Bauvorhaben befindet sich in der Ablösezone I, somit beträgt die Ablöse pro Stellplatz 12.000Euro. Daraus wird das Mobilitätsbudget berechnet:

Mobilitätsbudget:

$$8 \text{ SP} * 12.000,00 \text{ Euro} = 96.000 \text{ Euro}$$

3. Maßnahmen des Bauherren:

Einmalige Kosten:

$$\text{Herstellung von ebenerdigen Carsharing-SP} \quad 3 \text{ Stück} * 2.500,00 \text{ Euro} = 7.500 \text{ Euro}$$

Übernahme einmaliger Kosten (Bsp.

$$\text{Anmeldegebühr in Gutscheinform) in Abstimmung mit dem Carsharing-Betreiber für 20 Nutzer} \quad 20 * 25,00 \text{ Euro} = 500 \text{ Euro}$$

$$\text{Summe einmalige Kosten} \quad 8.000 \text{ Euro}$$

es verbleibt eine Summe für
Mobilitätsmaßnahmen von

88.000 Euro

Jährliche Kosten:

Carsharing:

Übernahme der monatlichen Betriebskosten (Reinigung, Instandhaltung) für drei Stellplätze	$3 * 12 * 20 \text{ €}$	720,00 Euro/Jahr
Beteiligung an monatlichen Kosten für 20 Nutzer in Absprache mit dem Carsharing-Betreiber (ev. in Gutscheinform)	$20 * 12 * 20 \text{ €}$	4.800,00 Euro/Jahr
Summe Carsharing-Maßnahmen:		5.520,00 Euro/Jahr

ÖPNV:

Ein Seniorenpaar erhält 50% Zuzahlung zum Abo Mobil65 des VMT (Abo Mobil65=64Euro/Monat, Partnerkarte=32Euro/Monat)	$12 * (64 \text{ €} + 32 \text{ €}) * 0,5$	576,00 Euro/Jahr
Für zwei Familien soll das Abo Plus zu 50% unterstützt werden (Abo Plus=55,80Euro/Monat)	$2 * 12 * 55,80 \text{ €} * 0,5$	669,60 Euro/Jahr
Mindestens weitere fünf Abo Solo sollen zu 50% unterstützt werden (Abo Solo=50,60Euro/Monat)	$5 * 12 * 50,60 \text{ €} * 0,5$	1.518,00Euro/Jahr
Summe ÖPNV-Maßnahmen:		2.763,60 Euro/Jahr

Gesamtsumme jährliche Maßnahmen

8.283,60 Euro/Jahr

Laufzeit $= 88.000 / 8.283,60 = 10 \text{ Jahre } 8 \text{ Monate}$

Ergebnis:

Die Maßnahmen können im beantragten Rahmen für eine Laufzeit von 10 Jahren und 8 Monaten durchgeführt werden. Die Laufzeit verändert sich je nach dem wieviel Personen sich tatsächlich am Carsharing teilnehmen bzw. die Abo-Angebote nutzen.