

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 26.08.2021	an den Magistrat ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung	Beteiligt vor Magistratsbeschlussfassung:
Dezernat III Amt: Mobilitätsamt	an die Stadtverordnetenversammlung ☐ OBW zur Befassung ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung ☐ zur abschließenden Beschluss- fassung Fachausschuss Behandlung in Ja Nein öffentl. Sitzung ☒ ☐	Dezernat I ☐ OBW bei abschl. Beschlussfassung Magistrat
Verteiler:	Ja Nein Internetfähig ☒ ☐	Vorlage-Nr. 2021/0270 Magistratsbeschluss-Nr.
Produkt-Nr.: Kostenstelle: Kostenträger:		
Investitionsnummer: Sachkonto:		

Betreff: Satzung über die Einschränkung und den Verzicht auf die Herstellung von
notwendigen und nicht notwendigen Stellplätzen im Ludwigshöhviertel
(Einschränkungs- und Verzichtssatzung Ludwigshöhviertel)

Vorlage vom: 23.08.2021

Beschlussvorschlag:

Der Einschränkungs- und Verzichtssatzung zur Herstellung von Stellplätzen im Ludwigshöhviertel wird zugestimmt.

Anlagen: Einschränkungs- und Verzichtssatzung

Datenschutzrelevante Anlage: ☐

Folgekosten: ☐ Ja ☒ Nein

Beschluss des Magistrats vom

Begründung zur Magistratsvorlage vom 23.08.2021

Mit dem Ludwigshöhviertel wird in Darmstadt nach dem Vorbild der Lincoln-Siedlung ein weiteres Modellquartier für nachhaltige Mobilitäts- und Siedlungsentwicklung realisiert. Dabei werden von Anfang an Mobilitätsalternativen zum eigenen Auto gefördert und im Gegenzug nehmen die Kfz hier weniger Platz in Anspruch als bisher üblich. Hierdurch wird ein wichtiger Beitrag zur Reduzierung der Emissionsbelastung infolge des motorisierten Individualverkehrs (MIV) geleistet sowie die Aufenthaltsqualität im Quartier gefördert.

Grundlage für ein qualitätsvolles und autoarmes Umfeld ist zum einen ein reduzierter Stellplatzschlüssel sowie die Konzentration der Stellplätze zum großen Teil in drei Quartiersgaragen und zum anderen die Verkehrserschließung durch eine flächendeckende Verkehrsberuhigung. Mit dem Mobilitätskonzept soll der Verkehr im Quartier effizient, umwelt- und umfeldverträglich abgewickelt werden. Analog der Lincoln-Siedlung soll die Bewohnerschaft von Anfang an durch ein umfassendes Mobilitätsmanagement und mit Mobilitätsalternativen zum eigenen Auto hierbei unterstützt werden.

Dabei ist ein wirksames Parkraummanagement ein unverzichtbarer Bestandteil einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung. Als Grundlage für ein funktionierendes Mobilitätsmanagement im Ludwigshöhviertel ist ein integriertes Parkraummanagement vorgesehen, das insbesondere folgende Bausteine umfasst:

- Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Raum
- Beschränkung der Stellplätze auf privaten Flächen insgesamt
- Konzentration eines Großteil des Stellplatzangebots in dezentral konzentrierten Parkbauten
- Nutzung wohnungsnaher Stellplätze vorrangig für Bewohner*innen-CarPooling und Fahrzeuge mobilitätseingeschränkter Personen

Mit der „Einschränkungs- und Verzichtssatzung Ludwigshöhviertel“ wird eine notwendige bauordnungsrechtliche Grundlage zur Umsetzung des Parkraummanagement-Konzepts geschaffen. Aufgabe der Satzung ist es, die Anzahl und räumliche Verteilung des Stellplatzangebots auf privaten Flächen so zu definieren, dass das innovative verkehrliche Konzept für das Quartier erfolgreich umgesetzt werden kann.

Mindest- und Höchstzahl von Stellplätzen

Die Hessische Bauordnung ermöglicht es den Gemeinden, unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse durch Satzung zu regeln, ob und in welchem Umfang bei baulichen Vorhaben Stellplätze errichtet werden müssen, um den Erfordernissen des ruhenden Verkehrs zu genügen (HBO § 44 Abs. 1 Satz 1).

Die der „Rahmenplanung Darmstadt Bessungen Süd“ (MV 2011/0202) zugrunde liegende Verkehrsuntersuchung, die bis 2020 sukzessive fortgeschrieben worden ist, verdeutlicht, dass die durch die Quartiere Lincoln-Siedlung, Cambrai-Fritsch-Kaserne und Jefferson Siedlung (Ludwigshöhviertel) erzeugten Neuverkehre trotz Ausbau bestehender Infrastruktur (Rüdesheimer Straße) sowie Netzergänzungen (Planstraße zwischen Heidelberger Straße und Karlsruher Straße südlich der Lincoln-Siedlung) bei der zugrundeliegenden Wohnungsentwicklung nur in begrenztem Umfang abgewickelt werden können.

Die verkehrliche Situation fordert eine Einschränkung des Stellplatzangebotes gegenüber anderen Anforderungen: es besteht die Notwendigkeit den Anteil des Kfz-Verkehrs am gesamten Verkehr von und zum Ludwigshöhviertel möglichst gering zu halten, wozu auch ein beschränktes Parkraumangebot (Push-Maßnahmen) beiträgt. Parallel dazu werden die Angebote des Umweltverbundes so attraktiv ausgebaut und gestaltet (Pull-Maßnahmen), dass von einer gegenüber gängigen Werten geringen Stellplatznachfrage ausgegangen werden kann und ein eingeschränktes Stellplatzangebot auch nicht zu Problemen des ruhenden Verkehrs führt. Ein Ausweichen bzw. eine Verlagerung der Stellplatzsuchenden auf Nachbarquartiere ist aufgrund der Lage des Quartiers nicht zu befürchten. Bereits mit Bezug der ersten Wohnungen soll eine Begrenzung und Bewirtschaftung des Parkraums im öffentlichen Straßenraum eingeführt und ein Überangebot an Stellplätzen („Wildes Parken“) von Anfang an verhindert werden.

In vielen verkehrswissenschaftlichen Analysen erzielt ein Maßnahmenverbund aus Push- und Pull-Maßnahmen die größte Wirkung bei der Minderung der negativen Effekte des MIV und die Erreichung einer gezielten bzw. gewollten Verkehrsverlagerung auf umweltschonendere Verkehrsarten.

Für die Bestimmung des genauen Maßes des Stellplatzangebotes liegen aus den Verkehrswissenschaften keine praktikablen und erprobten Verfahren vor. Hier wurden die Bestimmungen der Lincoln-Siedlungen, die für ihr Mobilitätskonzept mit verschiedenen Preisen ausgezeichnet wurde, als Maß angenommen.

Neben den Bewohnerinnen und Bewohnern und ihren Besucherinnen und Besuchern profitieren auch andere Quartiersnutzer vom Mobilitätskonzept des Ludwigshöhviertels und der guten Anbindung im Umweltverbund. Es ist daher angemessen, auch die Stellplatzzahlen für Nicht-Wohnnutzungen gegenüber den Werten der Einstellplatzsatzung zu beschränken.

Geltungsbereich

Der in § 1 der Satzung definierte Geltungsbereich ist identisch mit dem in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan S 26 Ludwigshöhviertel in der Fassung der Vorlage 2021/0188. Auf diese Weise wird die räumliche Kongruenz der künftigen bauleitplanerischen Festsetzungen mit den bauordnungsrechtlichen Festsetzungen zum ruhenden Kfz-Verkehr sichergestellt.

Konzept ‚Ruhender Verkehr‘

Mit diesem Konzept wird das Parken für Bewohnerinnen und Bewohner gebündelt und die Stellplätze überwiegend in drei Quartiersgaragen untergebracht. Ein geringer Anteil wird direkt auf den Baufeldern untergebracht. Damit wird die Präsenz von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Raum zugunsten von mehr Aufenthaltsqualität gemindert. Parken für Besucherinnen und Besucher erfolgt im öffentlichen Straßenraum an dafür gekennzeichneten und bewirtschafteten Flächen. Die Quartiersgaragen werden überwiegend an Quartiersrändern, mit kurzer Entfernung zu den Erschließungsstraßen Ludwigshöhstraße und Cooperstraße vorgesehen, um den Binnenverkehr im Quartier zu meiden.

Die „Einschränkungs- und Verzichtssatzung Ludwigshöhviertel“ ist mit dem Rechtsamt abgestimmt.

Dezernat I

Dezernat III

Jochen Partsch
Oberbürgermeister

Michael Kolmer
Stadtrat