

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 27.05.2015	an den Magistrat ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung	Beteiligt vor Magistratsbeschlussfassung:
Dezernat III Amt: Stadtplanungsamt	an die Stadtverordnetenversammlung ☐ OBW zur Befassung ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung ☐ zur abschließenden Beschluss- fassung Fachausschuss Behandlung in Ja Nein öffentl. Sitzung ☒ ☐	☐ OBW bei abschl. Beschlussfassung Magistrat
Verteiler:	Ja Nein Internetfähig ☒ ☐	Vorlage-Nr. 2015/0192 Magistratsbeschluss-Nr.
Produkt-Nr.: Kostenstelle: Kostenträger:		
Investitionsnummer: Sachkonto:		

Betreff: Satzung über die Einschränkung der und den Verzicht auf die Herstellung von
Stellplätzen oder Garagen in der Lincoln-Siedlung
(Einschränkungs- und Verzichtssatzung Lincoln-Siedlung)

Vorlage vom: 12.05.2015

Beschlussvorschlag:

Der Einschränkungs- und Verzichtssatzung zur Herstellung von Stellplätzen in der Lincoln-Siedlung wird zugestimmt.

Anlagen: Anlage Einschränkungs- und Verzichtssatzung

Datenschutzrelevante Anlage: ☐

Folgekosten: ☐ Ja ☒ Nein

Beschluss des Magistrats vom

Begründung zur Magistratsvorlage vom 12. Mai 2015

Hintergrund und Anlass

Wie bereits mit der „Rahmenplanung Darmstadt Bessungen Süd“ (Vorlage 2011/0202 vom 10.05.2011, Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 21.06.2011) beschlossen und in nachfolgenden Beschlüssen (zuletzt Vorlage 2014/0249 zur Zielvereinbarung mit BVD New Living GmbH & Co. KG vom 30.06.2014, Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 24.07.2014) bestätigt, soll die Lincoln-Siedlung Modellquartier für auto- und verkehrsreduziertes Wohnen mit einem umfassenden Mobilitätsmanagementkonzept werden. Die zukünftigen Bewohner sollen durch entsprechende Mobilitätsangebote in die Lage versetzt werden, ihre Mobilität mit einem möglichst geringen Aufwand an Kfz-Verkehr zu organisieren. Diese Zielsetzung fußt auf dem generellen Leitbild, den Verkehr nachhaltiger zu gestalten; es beinhaltet Aspekte

- der sozialen Nachhaltigkeit (z.B. Verbesserung der Verkehrssicherheit, Sicherung der selbständigen Mobilität und damit der Teilhabe am gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Leben für alle Bevölkerungsgruppen),
- der ökonomischen Nachhaltigkeit (z.B. Verringerung des Verbrauchs nicht-erneuerbarer Ressourcen, Kostenwahrheit, Einsatz kostengünstiger Verkehrsmittel und effiziente Nutzung der Verkehrsmittel) und
- der ökologischen Nachhaltigkeit (z.B. Verringerung von Flächenverbrauch und Emissionen).

Dieses Leitbild wird in Darmstadt bereits seit etlichen Jahren verfolgt. Es findet sich – mit unterschiedlichen Akzentuierungen – in verschiedenen beschlossenen bzw. gültigen Plänen wie

- dem Verkehrsentwicklungsplan Darmstadt 2006 (Vorlage 2006/31), insbesondere Kapitel II „Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung“,
- dem Nahverkehrsplan des Landkreises Darmstadt-Dieburg und der Wissenschaftsstadt Darmstadt und 2011 – 2016 (Vorlage 2010/0460, insbesondere Kapitel 4 „Anforderungsprofil“),
- der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für den Ballungsraum Rhein-Main, Teilplan Darmstadt (in Kraft seit 28. Februar 2011, insbesondere Kapitel 7 „Maßnahmen“) und
- dem Klimaschutzkonzept der Wissenschaftsstadt Darmstadt (Vorlage 2013/0309, insbesondere Kapitel 6.5 „Handlungsfeld Mobilität“).

Zu den Handlungsansätzen für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung gehört nach den allgemein anerkannten fachlichen Standards ein breites Bündel verschiedener, aufeinander abzustimmender Maßnahmen. Neben der Verbesserung und zielgruppenorientierten Vermarktung der Angebote des Fußverkehrs, des Radverkehrs, des Öffentlichen Verkehrs, der neuen kollektiven Mobilitätsangebote wie CarSharing und Fahrgemeinschaften sowie der Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger ist auch ein wirksames Parkraummanagement unverzichtbarer Bestandteil einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung.

Folgende Maßnahmen sind im Zusammenhang mit der Entwicklung der Lincoln-Siedlung zur Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes und im Mobilitätsmanagement geplant:

- Bau einer neuen Straßenbahnhaltestelle in der Heidelberger Straße (Realisierung: 2.Hälfte 2016),
- Ausbau des kommunalen Radverkehrsnetzes im Umfeld des Quartiers mit neuen Anschlüssen (u.a. Übergang Karlsruher Straße / Noackstraße) und neuer Infrastruktur sowie Netzergänzungen (u. a. in der Heidelberger Straße),
- Dichtes Rad- und Fußwegenetz innerhalb der Lincoln-Siedlung mit gesicherten Übergängen nach außen,
- Verpflichtung zur Herstellung qualitätsvoller Fahrradabstellanlagen auf Privatgrund (einschließlich eines höheren Stellplatzschlüssel, z.B. 1,1 SP / Einwohner),
- Ausbau B+R an den ÖPNV-Haltestellen (neue Haltestelle Lincoln sowie Marienhöhe),
- Ausweitung des städtischen Fahrradvermietsystems auf die Lincoln-Siedlung
- Flächendeckendes CarSharing / CarPooling-System inkl. Förderung der Elektromobilität (Förderanträge laufen)
- Sharing von E-Bikes, Lastenrädern, Backfields,....
- Information, Beratung und Vertrieb von Mobilitätsmanagement von Anfang an, begleitend bereits für Bauherren und Investoren (derzeit laufender Abstimmungsprozess)

Als Grundlage für ein funktionierendes Mobilitätsmanagement in der Lincoln-Siedlung ist ein integriertes Parkraummanagement vorgesehen, das insbesondere folgende Bausteine umfasst:

- Bewirtschaftung des Stellplatzangebots im öffentlichen Raum.
- Beschränkung des Stellplatzangebots auf privaten Flächen insgesamt.
- Konzentration eines Großteils des Stellplatzangebots auf privaten Flächen in dezentral konzentrierten Parkbauten vorwiegend am Rand der Lincoln-Siedlung.
- Nutzung wohnungsnaher Stellplätze auf privaten Flächen vorrangig für Car-Sharing und Fahrzeuge mobilitätseingeschränkter Personen.
- Entkopplung der Kosten für Wohnen und Parkraum.

Neben den rein verkehrlichen Zielen soll ein gegenüber gängigen Werten verringertes Stellplatzangebot auch einen Beitrag zur Kostensenkung im Wohnungsbau leisten. Nach dem aktuellen Stand der Erkenntnis machen die Kosten für Stellplätze zwischen 9% und 18% der Wohnraumkosten aus. Verringerte, bedarfsangepasste Stellplatzzahlen können somit auch helfen, Immobilienkosten zu senken und die Immobilien- und Mietpreise zu dämpfen.

Mit der „Einschränkungssatzung über die Herstellung von Stellplätzen oder Garagen in der Lincoln-Siedlung“ wird eine notwendige bauordnungsrechtliche Grundlage zur Umsetzung des Parkraummanagement-Konzepts geschaffen. Aufgabe der Satzung ist es, für die Lincoln Siedlung Anzahl und räumliche Verteilung des Stellplatzangebots auf privaten Flächen so zu definieren, dass das innovative verkehrliche Konzept für das Quartier erfolgreich umgesetzt

werden kann. Die Einschränkungssatzung wird zeitgleich mit der Vorlage zum Bebauungsplan verabschiedet.

Geltungsbereich

Der in § 1 der Satzung definierte Geltungsbereich ist identisch mit dem in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan S 25 Lincoln-Siedlung in der Fassung der Vorlage 2015/0177 vom 30.04.2015 (Offenlagebeschluss). Auf diese Weise wird die räumliche Kongruenz der künftigen bauleitplanerischen Festsetzungen mit den bauordnungsrechtlichen Festsetzungen zum Ruhenden Kfz-Verkehr sichergestellt.

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). Sie sieht dafür unter anderem vor, eine Herstellungspflicht im Sinne einer Mindestzahl herzustellender Stellplätze zu definieren (HBO § 44 Abs.1 Satz 2 Nr. 1) oder die Herstellung von Stellplätzen einzuschränken oder zu untersagen, soweit Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe dies erfordern (HBO § 44 Abs.1 Satz 2 Nr. 5).

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

Die örtlichen Verkehrsverhältnisse in der Lincoln-Siedlung werden zum einen geprägt durch die begrenzte Aufnahmefähigkeit des umgebenden Straßennetzes für zusätzlichen Kfz-Verkehr. Es besteht insofern die Notwendigkeit, den durch die Nutzung der Lincoln-Siedlung entstehenden Verkehr so weit als möglich mit anderen Verkehrsmitteln als dem motorisierten Individualverkehr abzuwickeln, um die Qualität des Verkehrsablaufs im Bestandsnetz nicht zu gefährden. Dies gilt umso mehr, als ein weiterer als der bereits geplante Kapazitätsausbau des umgebenden Straßennetzes weder stadtverträglich und wirtschaftlich möglich ist noch den allgemeinen Zielen der Verkehrsentwicklung entspricht.

Der zweite wesentliche Aspekt der örtlichen Verkehrsverhältnisse in der Lincoln-Siedlung ist das Mobilitätskonzept, das mit seinem umfassenden, abgestimmten Maßnahmenbündel in den Bereichen Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, CarSharing, Elektromobilität und Mobilitätsmanagement auf die Bereitstellung von Alternativen zum privaten Kfz in hoher Qualität abzielt. Im Vergleich zum übrigen Stadtgebiet, in dem ebenfalls attraktive Angebote des so genannten Umweltverbunds bestehen, zeichnet sich das Mobilitätskonzept für die Lincoln-Siedlung durch die Integration der verschiedenen Handlungsfelder und vor allem durch die Organisation im Rahmen eines quartiersbezogenen Mobilitätsmanagements aus; dieser Ansatz lässt eine noch höhere Attraktivität und damit auch Nutzung des Umweltverbundes erwarten als in der Gesamtstadt.

Damit ist die verkehrliche Begründung gegeben, das Stellplatzangebot grundsätzlich gegenüber gängigen Anforderungen einzuschränken: einerseits besteht die Notwendigkeit, den Anteil des Kfz-Verkehrs am gesamten Verkehr von und zur Lincoln-Siedlung möglichst gering zu halten, wozu auch ein beschränktes Parkraumangebot beitragen kann. Andererseits werden die Angebote des Umweltverbundes so attraktiv ausgebaut und

gestaltet, 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. Durch eine Begrenzung des Parkraums im öffentlichen Straßenraum (Parkraumbewirtschaftung) bereits mit Bezug der ersten Wohnungen soll ein Überangebot an Stellplätzen („Wildes Parken“) von Anfang an verhindert werden.

Für die Bestimmung des genauen Maßes des Stellplatzangebots liegen aus den Verkehrswissenschaften keine praktikablen und erprobten Verfahren vor. Es ist daher erforderlich, an Hand von Vergleichswerten planerisch ein geeignetes Maß zu bestimmen.

Eine Referenz mit theoretischen Bedarfszahlen bietet die gültige Einstellplatzsatzung der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Hierin werden für Wohngebäude von 0,8 Stellplätzen je Wohneinheit (Mehrfamilienhäuser und sonstige Gebäude mit öffentlich geförderten Wohnungen) über 1,0 (Kleinwohnungen bis 58 m²) und 1,2 (Mehrfamilienhäuser und sonstige Gebäude mit Wohnungen) bis zu 1,4 Stellplätze je Wohneinheit (Ein- und Zweifamilienhäuser) gefordert.

Demgegenüber lassen sich Maßzahlen für den tatsächlichen praktischen Stellplatzbedarf in Wohnbereichen in Darmstadt aus der städtischen Statistik herleiten. Abbildung 1 zeigt für die einzelnen Statistischen Bezirke der Stadt Darmstadt die durchschnittliche Anzahl der zugelassenen Pkw privater Halter je Haushalt. Unter der Annahme, dass die Anzahl der Haushalte in hinreichender Näherung der Anzahl der Wohneinheiten entspricht, ergibt sich hieraus ein Orientierungswert für die tatsächliche private Parkraumnachfrage in Wohngebieten.

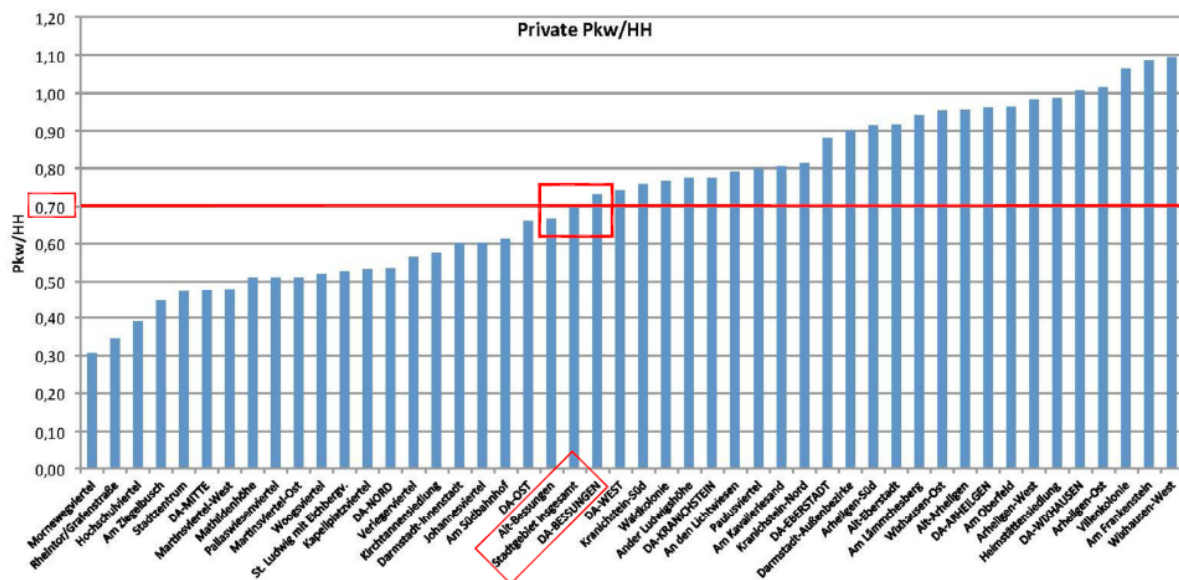


Abbildung 1: Anzahl der Pkw je Haushalt (HH) in den statistischen Bezirken Darmstadts

Die auftretenden Werte streuen je nach statistischem Bezirk von 0,31 Pkw/HH bis 1,09 Pkw/HH. Der Mittelwert in der Innenstadt beträgt 0,60 Pkw/HH, im Stadtgebiet insgesamt 0,70 Pkw/HH. Werte über 0,80 Pkw/HH werden nahezu ausschließlich in den Stadtteilen außerhalb der Innenstadt erreicht. Zusätzlich zu den Pkw privater Halter sind im stadtweiten Mittel rechnerisch 0,12 Pkw gewerblicher Halter je Haushalt zugelassen; diese gewerblichen Pkw lösen zum Teil ebenfalls eine Stellplatznachfrage in Wohngebieten aus, wenn es sich um persönlich zugewiesene Dienstwagen handelt.

Unter Berücksichtigung dieser realen Bedarfswerte im Bestand, der besonders guten Alternativen zum privaten Pkw in der Lincoln-Siedlung und unter Wahrung einer gewissen Flexibilität erscheint ein Höchstwert von 0,8 Stellplätzen je Wohneinheit als vollkommen ausreichend zur Befriedigung der zu erwartenden Parkraumnachfrage bei gleichzeitiger Sicherstellung der Steuerungsfunktion durch ein eingeschränktes Parkraumangebot. Als Mindestbedarf werden aus planerischer Abschätzung 0,4 Stellplätze je Wohneinheit angesehen. Dabei wird berücksichtigt, dass der Umweltverbund das Auto nicht bei allen Wegen aller Personen ersetzen kann und dass beispielsweise auch CarSharing-Fahrzeuge einen Stellplatzbedarf aufweisen.

Neben den Bewohnern und ihren Besuchern profitieren auch andere Quartiersnutzer vom Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung und der guten Anbindung im Umweltverbund. Es ist daher angemessen, auch die Stellplatzzahlen für Nicht-Wohnnutzungen – dies sind im Wesentlichen die Betreuungs- und Bildungseinrichtungen im Quartier – gegenüber den Werten der Einstellplatzsatzung zu beschränken. Aus planerischem Ermessen wird die Mindestanzahl der herzustellenden Stellplätze für diese Nutzungen auf 40% der Werte der Einstellplatzsatzung reduziert und die Höchstanzahl auf 70% der Werte der Einstellplatzsatzung eingeschränkt.

Lage der Stellplätze

Durch die Festsetzungen zur Lage der Stellplätze wird das im Rahmenplan beschlossene Konzept, nur einen geringen Teil der Stellplätze wohnungsnah anzubieten und die übrigen Stellplätze nach dem Prinzip der dezentralen Konzentration in gut erreichbaren Parkbauten überwiegend an den Quartierseingängen unterzubringen, bauordnungsrechtlich gesichert.

Mit diesem Konzept wird das Ziel verfolgt, durch die Konzentration des allgemeinen Parkraums in Parkbauten die Nutzungseffizienz der Stellplatzanlagen zu verbessern: Erfahrungsgemäß lassen sich größere Parkieranlagen besser auslasten und steuern als kleinere, verteilte Anlagen, da freie Stellplätze leichter gefunden werden können. Überdies können Parkbauten städtebaulich, stadtgestalterisch und in der Verkehrsführung besser eingepasst werden als kleinere, verteilte Stellplatzanlagen. Die vorgegebene maximale Fußwegentfernung vom Baugrundstück zur Parkieranlage von 300 m sichert den komfortablen Zu- und Abgang zu und von den Stellplatzanlagen; der Wert entspricht den analogen Regelungen der Einstellplatzsatzung der Wissenschaftsstadt Darmstadt sowie den Vorgaben des Nahverkehrsplans zu den Erschließungsradien von ÖPNV-Haltestellen im Stadtgebiet.

Auf dem Baugrundstück sollen vorrangig Stellplätze für CarSharing-Fahrzeuge und für die Fahrzeuge mobilitätseingeschränkte Personen vorgesehen werden. Die Festsetzung dieser Zweckbestimmung bleibt dem Städtebaulichen Vertrag vorbehalten, da sie mit den Instrumenten des Bauordnungsrechts nicht erfolgen kann.

Sonstige Bestimmungen

Für alle weiteren Sachverhalte finden die bewährten Regelungen der Einstellplatzsatzung der Wissenschaftsstadt Darmstadt Anwendung.

Darmstadt, 12.05.2015

III-61/4 saa-br

Nst. 2820

Die Dezernentin III

Cornelia Zuschke

Stadträtin