

## **Effektiv steuern mit der Stellplatzsatzung – Berliner Weg**

Veranstaltung der Fraktion Bündnis90 / die Grünen im Landtag und in Frankfurt

**Michael Lehmbrock (Difu, i.R.)**

am 30. April 2010,  
Gewerkschaftshaus Frankfurt

28.04.2010

pro bau GmbH

1

## **Gründe für StPl-Begrenzung**

- Räumlich differenziertes Steuerungsinstrument für den Kfz-Verkehr
- Preisdifferenzierung
- Hohe Belastungen der Innenstädte mit Luftschadstoffen und Lärmbelastung
- Flächenknappheit der Innenstädte: MIV ist zu extensiv
- Radfahren und zu Fuß gehen sind eine gute Alternative zum Auto besonders auf kurzen Wegen
- Auch private Stellplätze verursachen in erheblichem Umfang unverträglichen Autoverkehr in der Stadt
- Problem des unzureichenden Nachweises der Effekte von Parkraummanagement auf das städtische Verkehrsvolumen

28.04.2010

pro bau GmbH

2

## StPI-Regeln

- Berlin: keine Stellplatzbaupflicht  
(ca. 40 bis 50% Reduzierung des StPI-Baus in Berlin-Mitte,  
keine Verweigerung beim Bau von Wohnungs-StPI)
- Hessen: StPI-Pflicht als Satzung der Gemeinden
- Ba-Wü: StPI-Pflicht mit Berücksichtigung ÖPNV
- NRW: StPI-Pflicht mit Verzichtssatzung
- Hamburg: StPI-Pflicht ohne Ablösung bei Beschränkung
  
- Hintergrund: Kommunale Einnahmeerwartung durch Ablösemittel  
Finanzierung „sinnvoller“ Verkehrsprojekte

28.04.2010

pro bau GmbH

3

## Begrenzungsmöglichkeiten

- Bauordnung
  - Beschränkungssatzung
  - Verzichtssatzung
  - Vereinbarung
  
- Bauleitplanung
  - Bebauungsplan (ggf. als Text-BPlan)
  
- Argumente
  - Gefahrenabwehr
  - Städtebau

28.04.2010

pro bau GmbH

4

## Argumente zur StPI-Baupflicht

- Übliche Annahme:
  - StPI-Bau verringert die Gefahren
  - Unterlassener StPI-Bau ist eine Gefahr
  - Private sind verantwortlich für StPI-Bau
- Neue Ausgangssituation:
  - StPI-Bau erhöht die Gefahr auf der Straße
  - StPI-Bau trägt zur Verschlechterung der Luftreinhaltung bei
  - Privater StPI-Bau vergrößert die Verkehrsbelastung

28.04.2010

pro bau GmbH

5

## Nachweis bauordnungsrechtlicher Gefahr

- Argumentation der Notwendigkeit einer Beschränkung des StPI-Baus ist überwiegend städtebaulich oder auf innerstädtischen Verkehr bezogen
- Notwendig ist der Bezug auf eine Gefahr (bei Regelung innerhalb BauO)
- Der Gefahrennachweis nach BauO hat aber auch „Spielräume“
- Städtebauliche Argumente sind möglich
- Städtebauliche Argumente können aber auch ein Prozessrisiko sein
- Z.B. der Begriff „Verkehr“
  - als Ziel der Verkehrsvermeidung eher städtebaulich / planerisch
  - Als Mittel zur Reduzierung der Luftbelastung eher Teil der Gefahrenabwehr (u.a. auch wegen EU-Vorschriften)

28.04.2010

pro bau GmbH

6

## Anlass der Berliner Verordnung

- Baupotenziale werden erheblichen Stellplatzbau zur Folge haben
- International orientierte Projektentwickler sind nur ungenügend auf die besondere verkehrliche Situation Berlins eingestellt
- Die Umweltbelastungen in der Berliner Innenstadt sind zu einem erheblichen Teil vom Kfz-Verkehr verursacht
- Parkplätze sind eine wesentliche Determinante des Autoverkehrs
- Eine Reduzierung des privaten Stellplatzbaus kann in Verbindung mit einer Bewirtschaftung der Parkplätze auf der Straße den Quell- und Zielverkehr mit dem Auto reduzieren

28.04.2010

pro bau GmbH

7

## Mobilität und Umwelt in Berlin

- Berlin hat eine außerordentlich niedrige Motorisierung. Fast die Hälfte der Haushalte hat keinen Pkw
- Berlin hat eine im Städtevergleich sehr gute ÖPNV-Erschließung
- In den letzten fünf Jahren hat Anteil der Radverkehrs am Modal-Split erheblich zugenommen
- Trotz einer stringent und mit vergleichsweise wenig Ausnahmen umgesetzten Umweltzone werden die Grenzwerte für Feinstaub und zukünftig für Stickoxyde überschritten
- In der Berliner Innenstadt sind die Lärmbelastungen für einen erheblichen Anteil der Bevölkerung zu hoch und gefährden die Gesundheit

28.04.2010

pro bau GmbH

8

## Methode

### Ableitung des Stellplatzpotenzials

- Nutzer nach BGF Bauflächen
- Zuordnung der Hauptnutzungsarten
- Auswertung der EAR05



### Ableitung des zusätzlichen Fahrtenaufkommens (jeweils nach WoV, BV, KV, WiV)

- Umschlagfaktor
- Wegekettensfaktor
- Pkw-Besetzungsgrad



### Ableitung der Kfz-Fahrten

- Abspaltung ÖV



### Wirkungsschätzung VO

- Umlegung der Kfz-Fahrten
- Vergleich mit vh. Kfz-Belastung

WoV= Wohn-, BV=Beschäftigten-, KV= Kunden-, WiV= Wirtschaftsverkehr

28.04.2010

pro bau GmbH

9

## Ableitung des Stellplatzpotenzials

- Liste der Berliner Potenzialflächen innerhalb des S-Bahnringes mit gesamtstädtischer Bedeutung (ab 2010)
  - Geplante Nutzung (Haupt- Nebennutzung),
  - Planungsziel (Aufbau, Umbau),
  - geplante Fläche (ha),
  - Zahl WE (EFH), Dienstleistungen (in BGF), Einzelhandel (VKF)
- Richtwerte der EAR mit Anpassungen an besondere Berliner Bedingungen (z.B. fehlende Stellplatzbaupflicht)
- Ermittlung des Wegeaufkommens aus der Zahl der Stellplätze und der darauf bezogenen Kfz-Fahrten

28.04.2010

pro bau GmbH

10

## Wirkungsschätzung

- Umlegung der ermittelten zusätzlichen Kfz-Fahrten auf das Hauptverkehrsstraßennetz
- Vergleich der zusätzlichen Verkehrsanteile mit dem bestehenden Kfz-Verkehr
- Abgleich mit Umweltbelastungen des Hauptverkehrsstraßennetz

28.04.2010

pro bau GmbH

11

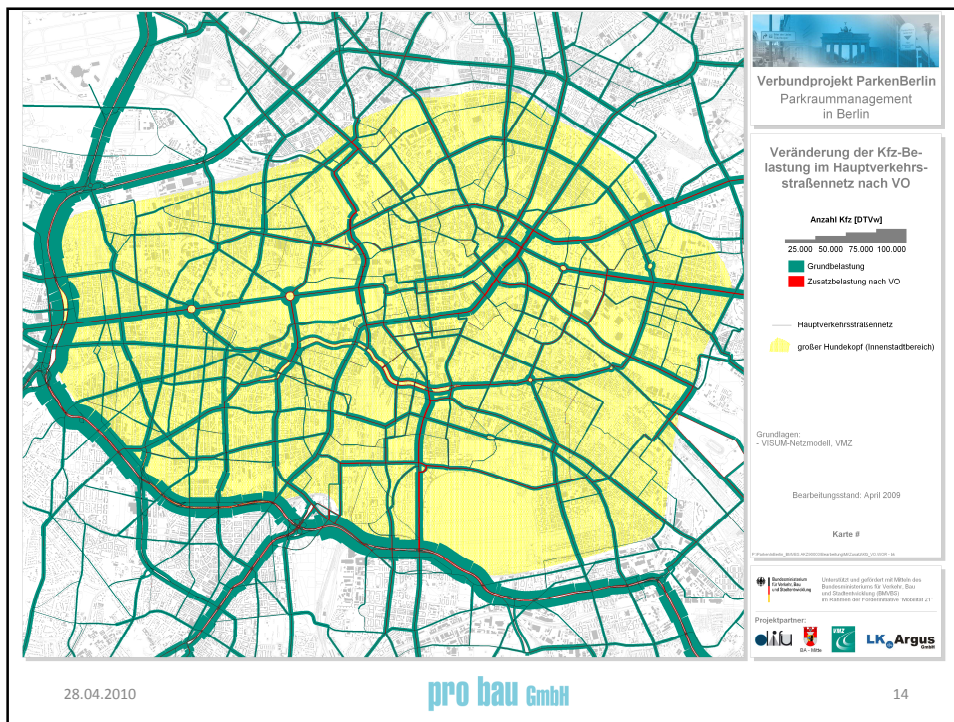
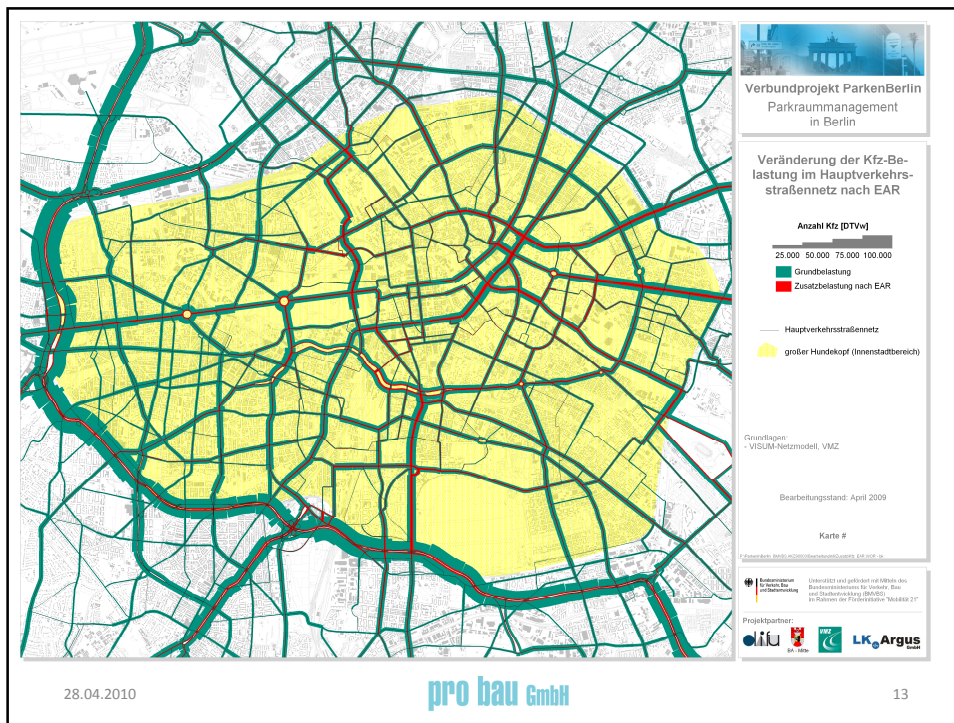
## Ergebnisse

- Bei einem gesamten Bauvolumen von rund 3,8 Mio qm BGF und 19 Tsd. WE wurde ein Potenzial von 98,6 Tsd StPI nach EAR 05 berechnet. Bei der geplanten Verordnung würde sich ein Potenzial von 64 Tsd. Stellplätzen ergebenden (35,3% weniger)
- Besonders betroffen sind Hauptverkehrsstraßen, die auch vorher schon ein hohes Kfz-Verkehrsaufkommen haben
  - Radialstraßen (z.B. die Straßenzüge Tempelhofer Damm, Frankfurter Allee, Landsberger Allee, Entlastungs-/Heide-/Seilerstraße, Heerstraße/Kaiserdamm)
  - Durchgangsverkehrsstraßen (z.B. Getraudenstraße, Tempelhofer Ufer, Hofjäger-/Klingelhöferstraße)
- Überschreitung des 40 µg/cbm Jahresgrenzwertes für NO<sub>2</sub> bis 2015 kann um mehr als 30% gesenkt werden
- Statt 25.000 Betroffenen im Null-Fall sind es bei angewandter Verordnung noch 17.500 Anwohner

28.04.2010

pro bau GmbH

12



## Empfehlung I

- Es ergeben sich eher flächig verteilte Eingriffsnotwendigkeiten als punktuelle Häufungen. Ursächlich sind sowohl die eher großräumig verteilten Baupotenziale als auch die nicht auf das nähere Umfeld begrenzbaren Effekte des zusätzlichen Pkw-Verkehrs.
- Es ergeben sich keine Notwendigkeiten Obergrenzen mit unterschiedlichen Schwellen festzulegen.
- Notwendig ist eine flächige Ausweisung von Obergrenzen des Stellplatzbaus. Dies ergibt sich vor allem aus der Verkehrsumlegung der zusätzlich erwarteten Pkw-Verkehre. Nur selten kann von örtlich begrenzten Auswirkungen ausgegangen werden. Es kann vielmehr eine unverträgliche Mehrbelastung bei heute bereits hoch belasteten Hauptverkehrsstraßen prognostiziert werden.

28.04.2010

pro bau GmbH

15

## Empfehlung II

- Der flächige Eintrag der Kfz-Abgase in die bereits bestehenden hohen Feinstaubbelastungen im S-Bahn-Ring erfordert außerdem eine flächenhaften Ausweisung des Ordnungsgebiets.
- Die hier gewählte Reduktionsquote von 50 Prozent sollte nicht unterschritten werden. Sie ist eine Mindestquote. Zu empfehlen ist eher eine Reduktion des zulässigen Stellplatzbaus auf 40 Prozent der Richtwerte der EAR.

28.04.2010

pro bau GmbH

16



## Max-Norm des StPI-Baus 1993

- Ausgang: StPI-Pflicht besteht noch in Berlin
- Ziel: Umkehrung von der Minimal- zur Maximal-Norm
- Methode: Ermittlung der Verkehrsaufkommen von Gebäudenutzungen  
Zonierung vergleichbarer ÖPNV-Erschließungsqualität  
Zielwerte der Verkehrsmittelnutzung für Bau-Nutzungen  
Richtwerte zur Begrenzung des StPI-Baus
- Ergebnis: 15 Gruppen mit ähnlicher Nutzungsintensität bzgl. Verkehr  
Bezirkszentren sind überwiegend mit eingeschlossen  
(über den S-Bahn-Ring hinausgehend)  
Begrenzungen beziehen sich auf das ganze Stadtgebiet
- Verfahren: ineffektive verwaltungsinterne Vertretung  
Widerstand der Behörde für Bauordnung  
geringes politisches Interesse an der Umsetzung

28.04.2010

pro bau GmbH

17

## Max-Norm

### Modal-Split-Zielwerte

Nr.	Gebäudenutzungen	Pkw-Verkehrsanteile in Prozent					
		Innenstadt (S-Bahn-Ring)			übrige Stadt		
		Berufs- verkehr	Kunden- verkehr	Geschäfts- verkehr	Berufs- verkehr	Kunden- verkehr	Geschäfts- verkehr
1	Geschäfte mit bis zu 200qm GF	15	15		25	25	
2	Geschäfte mit 200qm bis unter 2000qm GF	15	15		25	25	
3	Geschäfte mit 2000qm bis unter 6000qm GF	15	20		25	35	
4	Geschäfte mit mehr als 6000qm GF	15	20		30	40	
5	publikumsorientierte Dienstleistungen (z.B. Schalter-, Beratungsräume, Kopierdienste, Arztpraxen etc.)	15	20	60	25	30	70
6	unternehmensorientierte Dienstleistungen (z.B. Verlage, Rechts-, Steuerberatung, Werbung, Service-, Steueramt etc.)	15	20	60	30	30	70
7	Büronutzungen mit wenig Publikumsverkehr	15	20	60	25	30	70
8	Gaststätten, Kinos, Theater, Bibliotheken, Museen.	15	25	60	25	35	70
9	Sporthallen, Hallenbäder, Freizeitzentren	15	20		25	40	
10	Schulen, Hochschulen.	15	5	60	30	10	70
11	Krankenanstalten	15	30	60	30	40	70
12	Hotels, Pensionen	15	30	60	30	40	70
13	Großhandel, Industrie- und Handwerksbetriebe	15	20	60	40	30	70
14	Parkanlagen, botanische und zoologische Gärten		25			40	
15	Sportplätze, Kleingärten		30			45	

28.04.2010

pro bau GmbH

18

# Max-Norm

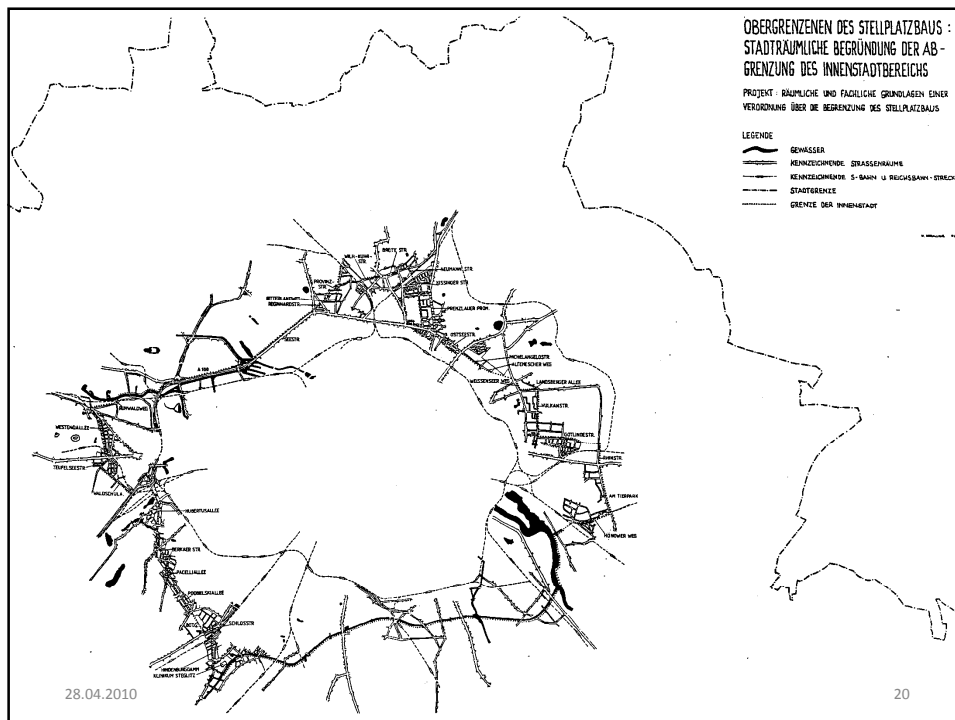
Obergrenzen für den Stellplatzbau in Berlin

Nr.	Gebäudenutzungen	Innenstadt (S-Bahn-Ring) und Bezirkszentren	Ubriges Stadtgebiet von Berlin	StPl.-Nachweispflicht in Brandenburg (3), Mindestens 1 StPl pro ... qm GF (2)
		Zone A1 und A2	Zone B	
		Maximal 1 Stellplatz pro ... qm Geschoßfläche (GF)		
1	Wohngebäude (4) Mehrfamilienhäuser und sonstige Gebäude mit Wohnungen	2 StPl pro WE	2 StPl pro WE	1-2 StPl pro WE
2	Versammlungsstätten Theater, Konzerthäuser, Kinos, Bibliotheken, Museen, Vortragssäle, Kirchen, Gaststätten  Beherbergungsbetriebe Hotels, Pensionen, Kurheime, Jugendherbergen	120	70	50
3	Läden- u. Geschäftshäuser mit bis zu 160 qm GF Büro- u. Verwaltungsräume mit erheb. Besucherverkehr z.B. Schalter-, Abfertigungs- oder Beratungsräume, Arztpraxen ....	160	80	30
4	Läden- und Geschäftshäuser mit 160 qm bis zu 1200 qm GF	200	100	40
5	Verbrauchermärkte Läden- und Geschäftshäuser mit mehr als 1200qm GF Büro- u. Verwaltungsräume mit geringem Besucherverkehr Handwerks- und Industriebetriebe, Ausstellungs- und Verkaufsplätze, Lagerräume, Lagerplätze, Kraftfahrzeugwaschanlagen Spiel- und Sporthallen, Hallenbäder, Freizeitzenter	300	150	40

28.04.2010

pro bau GmbH

19



## StPI-Obergrenzen 2005

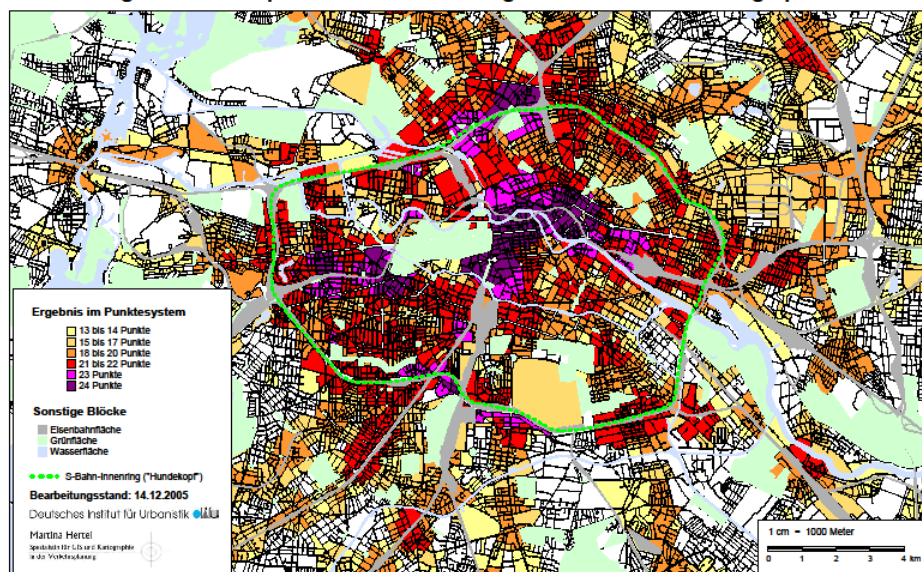
- Ziel: Verringerung der Konkurrenz zum ÖPNV
- Methode: Ermittlung der ÖPNV-Erschließung  
3-Faktoren: Verkehrsmittel, Anzahl Fahrten, Reisezeit, je 8 Punkte
- Ergebnis: differenzierte Situation, bewertende Nachbesserung erforderlich
- Verfahren: langwieriges, mehrjähriges internes Abstimmungsverfahren  
Widerstand der Behörde für Bauordnung  
juristischer Widerstand
- ÖffA: Widerstand der IHK / Handwerkskammer bezüglich flächiger 50% Regel  
keine Bedenken gegen 80% Gebiete

28.04.2010

pro bau GmbH

21

**Karte 4: Ergebnis der empirischen Untersuchung zur ÖPNV-Erschließungsqualität 2005\***



\* Unter Berücksichtigung des geplanten Zustands der Regionalbahnhöfe ab 28. Mai 2006

## StPI-Obergrenzen 2005

Lfd. Nr.	Verkehrsquellen und Gebäudenutzungen	Einheit	violette Zone 1 StPI pro	orange Zone 1 StPI pro	Vergleichswerte 1 StPI pro
1	Wohnungen in Büro- und Geschäftshäusern	Stück	1 WE	1 WE	1 WE
2	Läden und Geschäftshäuser	qm	188 GF	75 GF	37,5 GF
3	Büro- und Verwaltungsgebäude	qm	250 GF	100 GF	50 GF
4	publikumsorientierte Dienstleistungen (Bankfilialen, Arztpraxen usw.)	qm	125 GF	50 GF	25 GF
5	Versammlungsstätten	Stück	50 Sitzpl.	20 Sitzpl.	10 Sitzpl.
6	Gaststätten	Stück	40 Sitzpl.	16 Sitzpl.	8 Sitzpl.
7	Sporthallen, Freizeitcenter	qm	500 GF	200 GF	100 GF
8	Kranken-, Pflegeeinrichtungen	Stück	15 Betten	6 Betten	3 Betten
9	Hotels, Beherbergungsbetriebe	Stück	20 Betten	8 Betten	4 Betten
10	Großhandel, Industrie- und Handwerksbetriebe	qm	375 GF	150 GF	75 GF

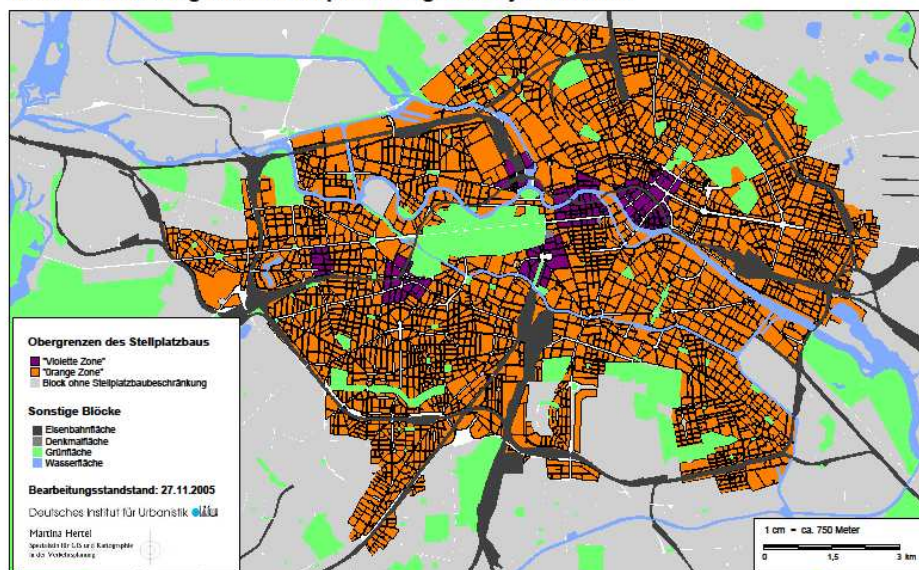
Quelle: Eigene Ableitung aus Musterbauordnung und Erhebung, GF = Geschosfläche

28.04.2010

pro bau GmbH

23

Karte 5: Vorschlag zu den Stellplatzobergrenzen je Baublock



Vielen Dank

28.04.2010

pro bau GmbH

25