

Vortrag im Rahmen des digitalen Round Table zum Thema
Less parking, more city!

Dipl.-Ing. Dipl.-Ing. Kurt Weninger, Bakk. techn.



- Die Vorgaben zur verpflichtenden Errichtung von Stellplätzen diente ursprünglich der **Förderung der Motorisierung**. Diese Vorgaben sind in Österreich in mehreren Landesgesetzen (unterschiedlich) geregelt
- Durch die Bereitstellung von Stellplätzen (wegen der Verpflichtung durch den Gesetzgeber) kann ein **zusätzlichen Anreiz** zur Benutzung des motorisierten Individualverkehrs geschaffen werden
- Erhöhung des Stellplatzangebots als Reaktion auf eine Steigerung der Nachfrage führt zu **keiner (dauerhaften) Entspannung** der Parkraumauslastung
- Stellplätze benötigen **wertvolle Flächen** und führen zu einer **Erhöhung der Baukosten** und können zur **Zersiedelung** beitragen
- **Klimaschutz:** Stellplätze sind eine **wichtige Stellschraube** zur Steuerung des Verkehrs und damit des **CO₂-Ausstosses** und der **Luftbelastung**
- National wie international ist eine **Tendenz zur Reduktion** der Stellplätze - **mit beachtlichen Differenzierungen** - zu beobachten → Differenzierung nötig
- **Stellplätze** als ein wesentlicher (aber nicht einziger) Baustein der Mobilitätsmaßnahmen zur Umsetzung von nachhaltiger Mobilität
- Es stellt sich dabei auch die Frage der **Organisation von Stellplätzen**

Mobilität und Stellplätze

Mobility as a service

Bewohner*innen
(Demographie,
Lebensstil)

Siedlungsstruktur-
und Lage

Alternatives
Verkehrsangebot
(ÖV, Sharing,..)

Elektromobilität

Wohnbautypen

Stellplatzbedarf

Stellplatz-
implementierung

Bewusstseins-
bildung und
Marketing

Sharing

Multimodalität

Nutzungs-mischung
im Quartier

Alternative
Maßnahmen
(Quartierslogistik)

Digitalisierung

Autonomes Fahren

Infrastruktur-
angebot und
Erreichbarkeit

Verkehrs-
infrastruktur
(Fuß-,Radwegenetz)

Verfügbarkeit von
Parkraum auf
öffentlichem Grund

- Wesentliche Regelungen für Stellplätze in Österreich im **Raumordnungs- sowie Baurecht**
 - Raumordnungs- und Baugesetzen
 - Regelungen in Nebengesetzen
 - Nachgeordneten Verordnungen
- Einheitlich werden die Bestimmungen für Stellplätze dem **„Bauen“** zugerechnet und **nicht dem „Verkehr“** – also nicht in den Landesstraßengesetzen
- **Unterschiedliche** rechtlichen Grundlagen in den Bundesländern

Gesetz	Fundstelle	Bestimmung
NÖ ROG	§ 30 Abs. 2 Z 10	Mögliche Inhalte des Bebauungsplans (Lage, Ausmaß, von VO abweichende Anzahl)
NÖ BO	§ 63 Abs. 1-7 § 63 Abs. 8	Herstellung von Abstellanlagen für KFZ Ausnahmeermächtigung in Zentrumszonen
NÖ BTV	§ 11	Mindestanzahl von Abstellanlagen für KFZ für verschiedene Vorhaben
NÖ KleingartenG	§ 6 Abs.5	Abstellanlagen für KFZ in Kleingartenanlagen

- Gesetzgeber sieht die Notwendigkeit von differenzierten Regelungen, daher **Ermächtigung zu abweichenden Vorgaben** in allen Bundesländern vorgesehen

- Landesgesetze enthalten **unterschiedliche Legaldefinitionen** für Stellplätze, wobei nicht alle Landesgesetzgeber Definitionen festlegen
- § 4 Z 1 NÖ BO definiert **Stellplatz** *als jene Teilfläche einer Abstellanlage, die für das Abstellen eines einzelnen Kraftfahrzeuges bestimmt ist*
- **Abstellanlage für Kraftfahrzeuge** *ist ein für das Abstellen von Kraftfahrzeugen bestimmter Raum (z. B. Garage), eine bauliche Anlage (z. B. Carport) oder eine Fläche einschließlich der Rangierflächen und Zu- und Abfahrten*
- **Sonderformen** werden in § 11 NÖ BauTV genannt
 - **barrierefreie Stellplatz** sowie
 - **Stellplätze für PKW von Familien mit Kleinkindern**
 - Ergänzend wird in § 4 Z 1 NÖ BO die **Abstellanlage für Fahrräder** definiert
- **Definitionskriterien**
 - Stellplatz – Anlage, Räume – Fläche
 - Garagen, überdachte KFZ-Stellplätze, Flächen im Freien
 - KFZ-Stellplätze – Stellplätze für Fahrräder
 - Sonderformen von Stellplätzen: Barrierefrei, familienbezogen
 - Öffentlich – private bzw. nichtöffentliche
 - Pflichtstellplätze

- **Raumordnungsgesetz**
 - Leitziele (für die örtliche Raumplanung)
 - *Planungsrichtlinien*
- ***Maßnahmen der überörtlichen Raumplanung***
- **Maßnahmen der örtlichen Raumplanung**
 - *Örtl. Raumordnungsprogramm und Flächenwidmungsplan*
 - Bebauungsplan
 - Vertragsraumordnung, Mobilitätsverträge
- **Baurechtliche Bestimmungen**
- Umsetzung im **Bauverfahren**

Raumordnungsziele bezüglich Stellplätzen

- **Raumordnungsziele und –grundsätze in § 2 Slbg ROG**

Ziele:

- Leistbares Wohnen
- Revitalisierung und Stärkung der Ortskerne
- Räumliche Strukturen, die eine nachhaltige und umwelt- sowie ressourcenschonende Mobilität ermöglichen
- Schutz der Bevölkerung

Grundsätze:

- Sparsamer Umgang mit Bauland
- Siedlungsentwicklung nach innen und Vermeidung von Zersiedelung
- Verstärkte Berücksichtigung der Umweltschutzelange und entsprechende Wahrnehmung der Klimaschutzbelange
- Orientierung der Siedlungsentwicklung an den Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs

	Bgld	Ktn	NÖ	OÖ	Slbg	Stmk	T	V	W
Sparsamer Umgang mit Boden	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Zersiedlung vermeiden		x	x	x	x	x	x	x	
Ortsbild bewahren			x	x	x*)	x	x		
Erhalt / Stärkung der Ortskerne	x		x	x	x	x	x		
Schutz der Bevölkerung	x	x	x		x		x		x
Verringerung des MIV			x		implizit		x	x	x
Klimaschutz			x		x	x			
Leistbarkeit							x		
*) im Ortsbildschutzgesetz					x				

- Regelungen für Stellplätze zählen **nicht zu den Kerninhalten** in den ROG allgemein und in den örtlichen Raumplänen speziell
- **Bebauungsplan** ist das **relevante Instrument** mit Unterschieden
 - Regelungsinhalte, -struktur und -intensität der Stellplatzbestimmungen
 - Bebauungspläne sind unterschiedlich geregelt (mehrstufige Bebauungsplanung, teilweise Erstellungspflicht, keine aufsichtsbehördliche Genehmigung)
- Vielfach **können** Bebauungspläne Stellplätze steuern, wobei inhaltlich unterschieden werden kann:
 - **Lage** der Stellplätze
 - **Art** der Stellplatz
 - **Mindest- oder Maximalzahlen** an Stellplätzen→ alle 3 können in Salzburg im BBPL festgelegt werden (Slgb ROG §51 u.53)
- **Raumordnungsgesetzliche Kriterien bzw. Interessen**, die bei Stellplatzbestimmungen zu beachten sind
 - allgemein (keine umfangreichen, insb. keine quantitativen Vorgaben) und
 - eröffnen den Gemeinden einen Planungsspielraum

- §38 definiert Schlüsselzahlen in Slbg BauTG (Anlage 2)
- Gem. §38 Slbg BauTG können die Gemeinden abweichende Vorgaben (höher oder niedriger) per Verordnung, allenfalls in den Bebauungsplänen im Hinblick auf die jeweiligen örtlichen Verhältnisse und Interessen festlegen. *Dabei sind **die Interessen des öffentlichen Verkehrs, der Ortsplanung, insbesondere ein vorhandenes Verkehrskonzept, die Lage des Bebauungsgebietes in der Gemeinde und dessen Erschließungsgrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln** zu berücksichtigen. Unter solchen Umständen können im Bebauungsplan auch **Obergrenzen** für die Herstellung von Stellplätzen festgelegt werden.*
- §39 regelt die Situierung der Stellplätze
- *(1) Stellplätze für Kraftfahrzeuge sollen möglichst nahe an den Straßen mit öffentlichem Verkehr gelegen sein. Sie können **im Freien oder in Garagen** hergestellt werden. An Stelle von Kraftfahrzeug-Stellplätzen im Freien kann zur Gänze oder auch nur teilweise die **Herstellung von Garagen vorgeschrieben** werden, soweit bei Herstellung von Stellplätzen im Freien eine **unzumutbare Belästigung oder Gefährdung der Nachbarschaft** zu erwarten wäre.*

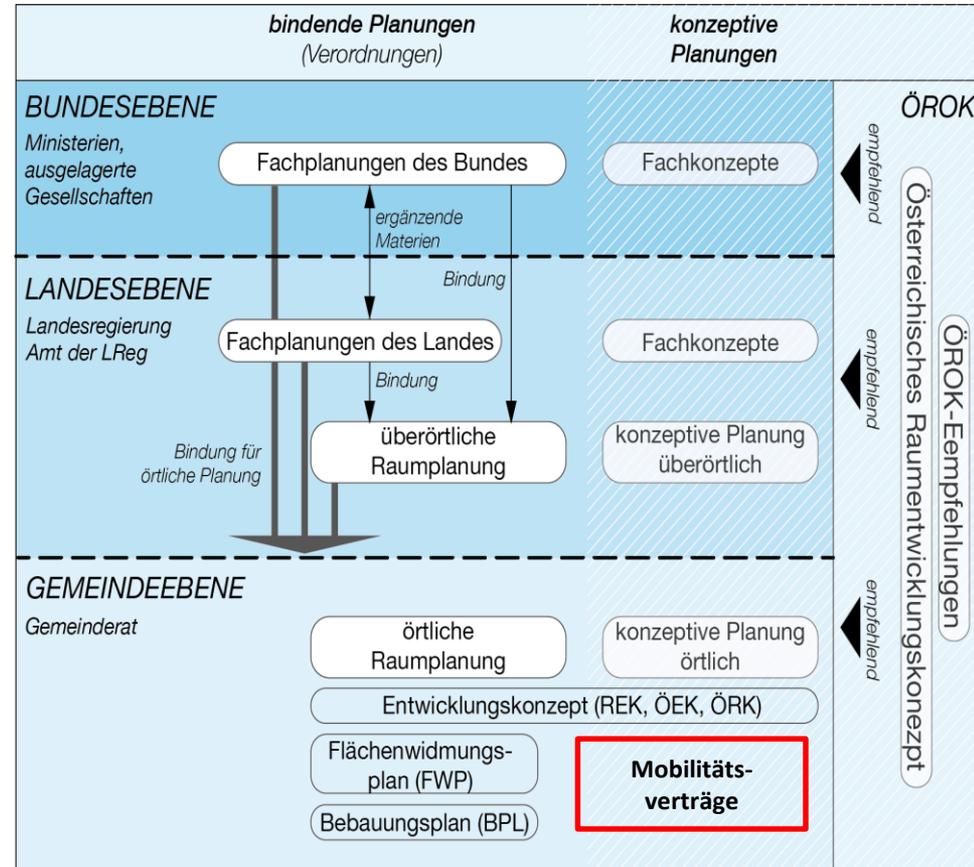
- (2) Die **Pflichtstellplätze** für Kraftfahrzeuge sind **auf dem Bauplatz** herzustellen. Soweit diese Stellplätze nicht mit allgemein wirtschaftlich vertretbarem Aufwand auf dem Bauplatz hergestellt werden können, kann der Bauwerber oder die Bauwerberin **nachweisen**, dass für das Bauvorhaben solche Stellplätze in der notwendigen Zahl außerhalb von öffentlichen Verkehrsflächen vorhanden sind oder hergestellt werden, die
 1. vom Bauplatz im Fußweg nicht weiter entfernt sind als **300 m** bei Kraftfahrzeug-Stellplätzen und 100 m bei Fahrradstellplätzen und
 2. deren Benutzbarkeit durch die ständigen Benutzer oder Besucher der späteren Anlage **auf Dauer gesichert** ist.
- (3) Auf Flächen, die für die **Pflichtstellplätze** bestimmt sind, ist die **Errichtung anderer**, auch baubehördlich nicht bewilligungspflichtiger **Anlagen unzulässig**. Eine Änderung der Art des Verwendungszwecks ist vorbehaltlich der sonstigen Voraussetzungen aber zulässig, **wenn gleich viele Ersatzstellplätze** hergestellt werden.

- Ordnungsplanung mit ihren klassischen Instrumenten Entwicklungskonzept, Flächenwidmungsplan und Bebauungsplan stößt – insbesondere in Ballungsräumen – an Grenzen
- Die Finanzierung der notwendigen Infrastrukturmaßnahmen und externen Kosten stellen die öffentliche Hand vor große Herausforderungen
- Immer öfters wird daher – insbesondere in Städten – auf das Instrument der Vertragsraumordnung (*Städtebauliche Verträge*) zurückgegriffen
- In der Praxis zeigen sich Herausforderungen bei der Anwendung mangels ausreichend spezifizierter rechtlicher Grundlagen

Herausforderungen in der Raumplanung

- **Etabliertes Planungssystem** mit
 - beständigen Planungsinstrumenten
 - erprobten Verfahren und Prozessen

- **Zunahme an Instrumenten** mit spezifischen Inhalten / Verfahren
 - Planung „entstandardisiert“ sich, nicht eine Planungskultur und -praxis
 - Planung beschränkt sich nicht auf gesetzliche Instrumente
 - Zunehmend verwaltungsgrenzen-überschreitende Planungen
 - Verstärkt informelle Instrumente und Verfahren
 - Umsetzungsorientierte Maßnahmen und Prozesse



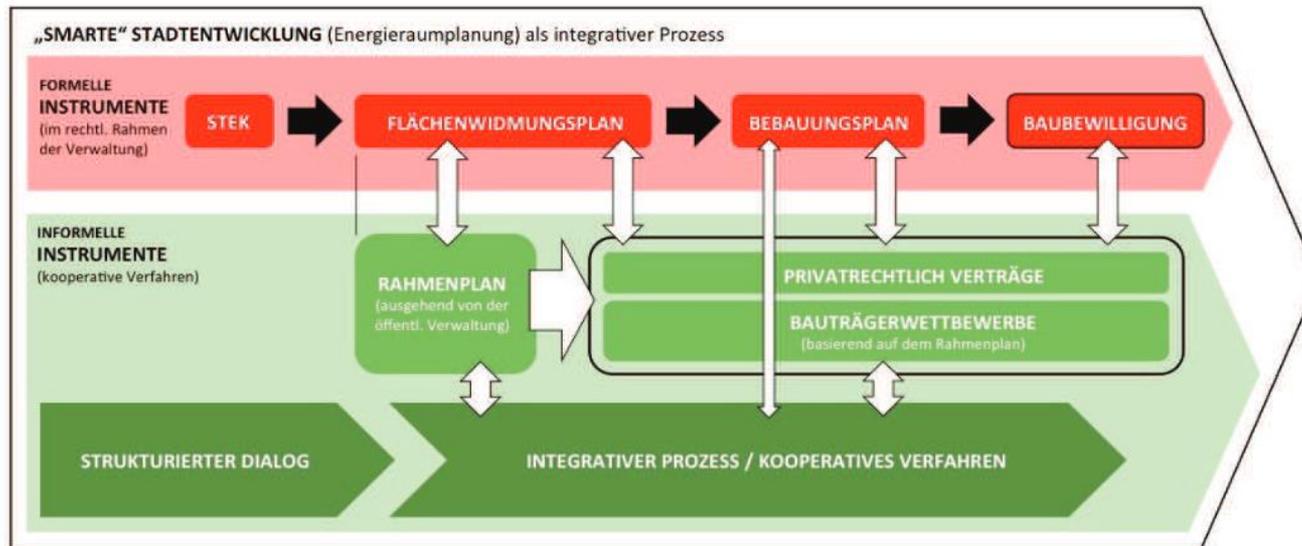
Quelle: Kanonier A., Schindelegger A.: Planungsinstrumente In: Raumordnung in Österreich und Bezüge zur Raumentwicklung und Regionalpolitik, ÖROK Schriftenreihe Nr. 202, S.77

- Mobilitätsverträge werden **im Rahmen der Bebauungsplanung** zwischen Planungsträgern (Gemeinde) und Bauwerbern abgeschlossen
- **Zivilrechtliche Vereinbarungen** (Verträge)
- Mobilitätsverträge haben folgende **Grundsätze** (Stadt Graz):
 - Den durch das Bauvorhaben zu erwartenden Kfz-Verkehr zu vermindern
 - Änderung des Mobilitätsverhaltens zu Gunsten der nachhaltigen Verkehrsformen bereits ab Wohnungsübergabe
 - Verminderung von Errichtungs- und Erhaltungskosten (Tiefgaragenplätze, öffentliche Straßeninfrastruktur)
 - erleichterte Umsetzbarkeit größerer Bauvorhaben im inneren Stadtbereich bei geringerer Generierung von Kfz-Nachfrage
- In Mobilitätsverträgen verpflichten sich **Bauträger zur Umsetzung zahlreicher Maßnahmen**, die zum Verzicht aufs Auto und zur Verwendung des Öffentlichen Verkehrs, usw. bewegen sollen

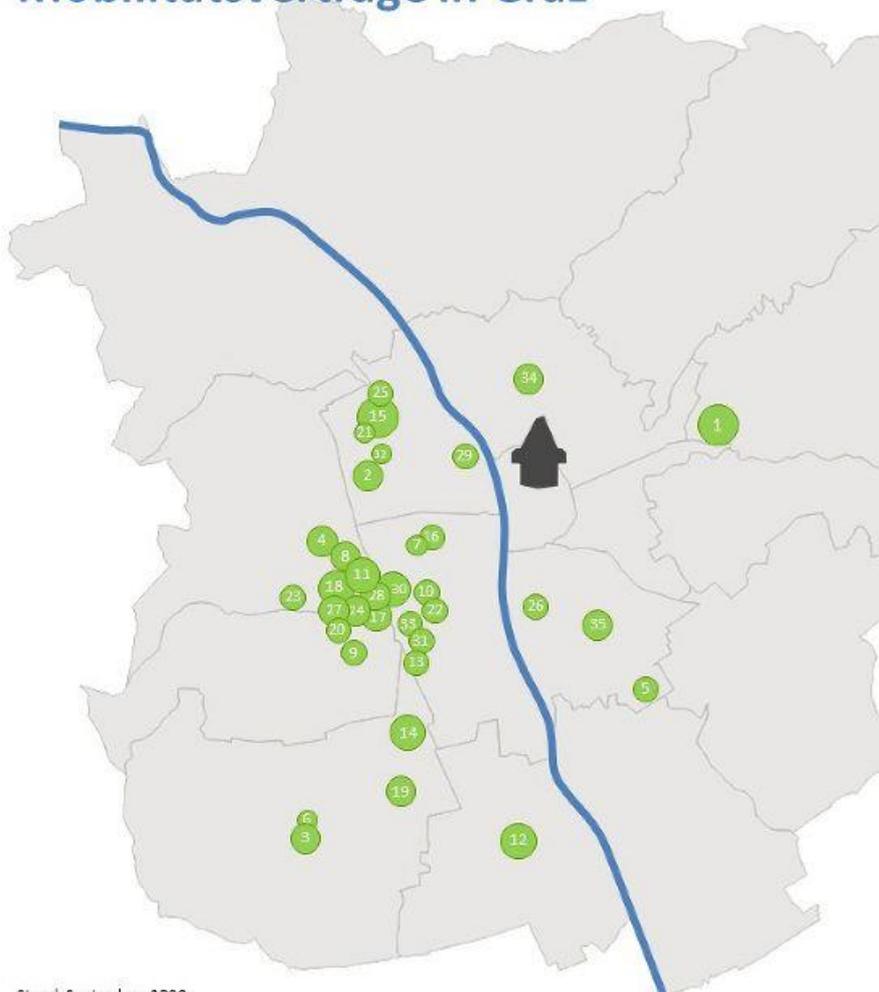
- Mobilitätsverträge haben inhaltliche und formale **Nähe zur Vertragsraumordnung**
 - im Umfeld eines hoheitlichen Planungsakt
- Vertragsraumordnung **nicht unproblematisch**, zumal öffentliches Hoheitsrecht und zivilrechtliche Vereinbarungen aufeinander treffen
- Privatrechtliche Vereinbarungen sind als ergänzende Maßnahme im Raumordnungsrecht **grundsätzlich zulässig**
- **Ermächtigungsbestimmungen für Gemeinden** in allen Gesetzen
- In der Praxis nehmen die **Vertragsinhalte deutlich zu**
 - Sonderstellung der Gemeinde vor einer Umwidmung führt zu weitreichenden Verpflichtungen der Grundeigentümer
- Mobilitätsbestimmungen **nur teilweise** durch raumordnungsgesetzliche Ermächtigungen **gedeckt**
- **Abgrenzungsfragen** zwischen öffentlich- u. zivilrechtlichen Festlegungen, **Rechtsschutz**

Komplexer Planungsablauf

- **Verbindliche Vorgaben** durch
 - Öffentlich-rechtliche Regelungen
 - Privat-rechtliche Regelungen
- **Instrumente für eine Smarte Stadtentwicklung in Graz**
 (Quelle: Rainer, Malderle, Grabner https://repository.corp.at/145/1/CORP2016_44.pdf)



Mobilitätsverträge in Graz



- 1 LKH Quadrant
- 2 Waagner Biro Str./ Alte Poststr.
- 3 Straßganger Str./ Ankerstraße
- 4 Eckertstraße „Siemenshalle“
- 5 C.v.H./ U. Lichtensteing. „City Gate“
- 6 Straßganger Str./ Olga-Rudl-Zeynekg.
- 7 Eggenberger Gürtel/ Niesenbergergasse
- 8 Alte Poststraße/ Reininghausstr. „Linse“
- 9 „Zentrum Reininghaus Süd“
- 10 Eggenberger Gürtel 50
- 11 Alte Poststraße/ Reininghausstraße
- 12 Triester Straße/ Wagramer Weg
- 13 Alte Poststraße/ Feldgasse
- 14 Ulmgasse/ Kapellenstraße
- 15 Waagner-Biro-Str./ Peter-Tunner-Gasse
- 16 Traungauergasse/ Niesenbergergasse
- 17 Reininghaus Quartier 3
- 18 Reininghaus Parkquartier - Brauhausstraße
- 19 Grillweg/ Erna-Diez-Straße
- 20 Reininghaus Quartier 7
- 21 Waagner-Biro-Str./ Waldertg. „Cool City“
- 22 Lazarettgürtel/ Kärntner Straße
- 23 Reininghausstraße 80
- 24 Reininghaus Quartier 6a
- 25 Lastenstraße/Peter-Tunner Gasse Süd
- 26 Schönaugürtel 20
- 27 Reininghaus Quartier 6
- 28 Reininghaus Quartier 2
- 29 Wiener Straße/ Pflanzengasse
- 30 Reininghaus Quartier 12
- 31 Lazarettgürtel-Hohenstaufengasse
- 32 Waagner-Biro-Str./Dreierschützeng.
- 33 Kärntner Straße 1
- 34 Wifi/WKO
- 35 Fröhlichgasse - Messe

Legende

Status Vertrag

- Beschlossen
- In Arbeit
- Geplant

m² Bruttogeschoßfläche

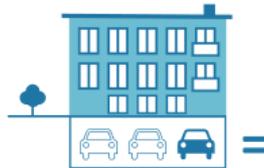
- ≤ 15.000
- > 15.000 – 30.000
- > 30.000 – 60.000
- > 60.000 – 100.000
- > 100.000

Stand: September 2020

Leitfaden Mobilität für Bauvorhaben

WAS BEKOMMT MAN FÜR EINEN AUTOABSTELLPLATZ

in der Tiefgarage



=

15 Fahrradservicestationen



8 Fahrradservicetage für je
100 Fahrräder



3 ÖV-Monitore

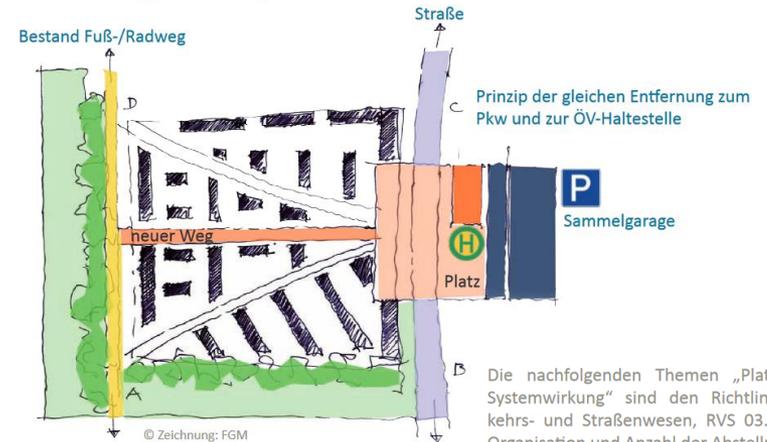


45 übertragbare ÖV-Jahreskarten
für die Zone 101



Leitfaden Mobilität für Bauvorhaben, S. 2 u. 6

Beispiel: Neuerschließung eines Wohnquartiers



PLATZIERUNG

- Der Pkw-Stellplatzbedarf ist grundsätzlich außerhalb des öffentlichen Straßenraumes abzudecken. Eine Unterbringung in bzw. die Errichtung von Sammelgaragen wird empfohlen (eine Sammelgarage ist eine zentrale Garage für mehrere Wohnbauten, durch die Stellplätze direkt bei den Wohnhäusern ersetzt werden).
- Ausnahmen wie der Bedarf für Ladetätigkeit und Kurzzeitparken sind nutzungsabhängig nachzuweisen.
- Die Entfernung zur Sammelgarage soll im Schnitt nicht kürzer sein als zwischen Ausgangs- oder Zielort und der ÖV-Haltestelle, um die Chancengleichheit zwischen diesen Verkehrsmitteln zu wahren.

▪ Grundprinzipien:

- Kombinationsmöglichkeit von effektiven „**push & pull**“-Maßnahmen => Steuerungsmöglichkeit (z.B. Pkw-Stellplatzreduktion, dafür Optimierung Zugänglichkeit zu ÖV und Geh- und Radwegnetzten, ÖV-Tickets, Mobilitätsinformation, ... etc.)
- **Änderung des Mobilitätsverhaltens** zu Gunsten der nachhaltigen Verkehrsformen von Wohnungsübergabe an („Umbruch“ in persönlichem Mobilitätsverhalten bei Änderung des Wohnstandortes). Urbaner Trend zur Multimodalität und niedrigerem Motorisierungsgrad der jungen Bevölkerung
- **Verminderung von Errichtungs- und Erhaltungskosten** (Tiefgaragenplätze, öffentliche Straßeninfrastruktur)
- **Erleichterte Umsetzbarkeit größerer Bauvorhaben im inneren Stadtbereich** bei geringerer Generierung von Kfz-Nachfrage

▪ Inhalte

- Pkw-Stellplatzlimit
- optimale und ausreichende Radabstellplätze
- Bereitstellung von (e-) car-sharing
- Bei Erstbezug: Bereitstellung von ÖV-Jahreskarten
- Kostenlose Bereitstellung von öffentlichen Fuß- und Radwegdurchquerungen des Geländes
- Bereitstellung von Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge
- Errichtung von Paketboxen
- Organisation von Fahrradservicetagen in der Siedlung, sowie Einrichtung von Fahrradserviceschränken
- Mobilitätsberatung, Dialogmarketing, Bereitstellung von Info-Paketen
- Elektronische Anzeigen bei den Hausausgängen für ÖV-Abfahrtszeiten der nächstgelegenen Haltestelle(n)
- Evaluierungsbericht nach Umsetzung

win-win-win-Situation

Wien Aspern Seestadt

236 ha

~ 20.000 EW

~ 20.000 AP

- Stellplatzschlüssel 0,7
- Pro errichtetem Stellplatz 1.000€
- Ab dem 6. Jahr 2% von Garagenmieteinnahmen an Mobilitätsfonds (3420 Aspern Development AG)
- Mobilitätszentrale
- Reine Bewohner*innensammelgaragen
- Sammelgaragen mit Kurzparkmöglichkeiten (in max. 200m Entfernung)
- Garagenbetreiber Wipark Garagen GmbH
- Erfolgsgarant 3420 Aspern Development AG
- Mobilitätskonzept → aspern.mobil LAB



Quelle: https://www.aspern-seestadt.at/downloads/mobilitaetsplan_

Info zur tatsächlichen Mobilität:

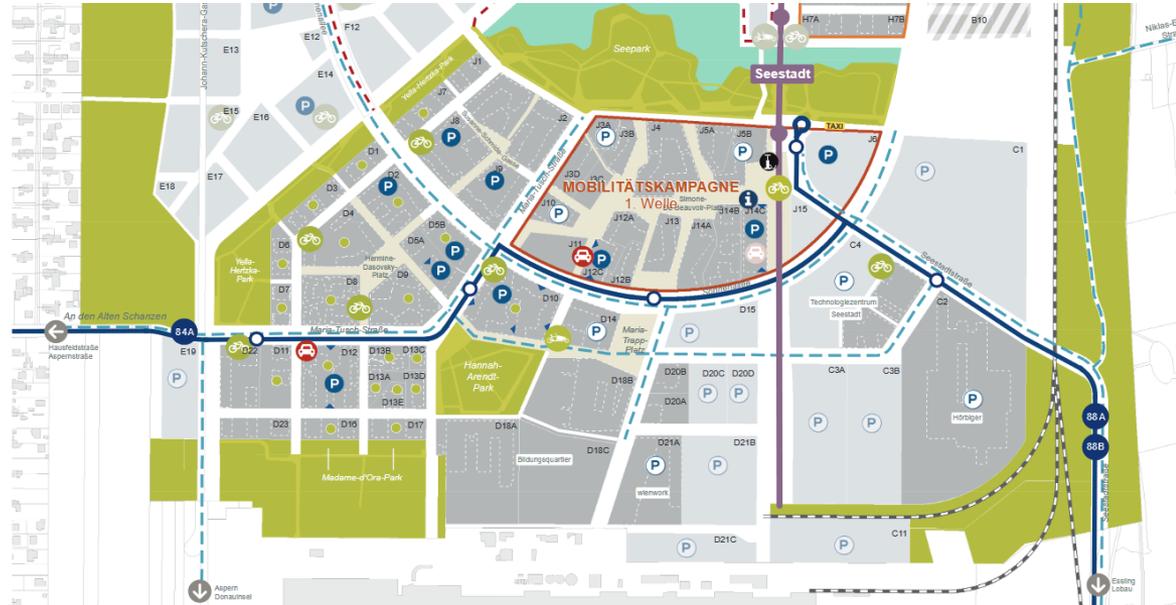
<https://www.mobillab.wien/storymaps/>

Wien Aspern Seestadt

Alle Mobilitätsangebote der Seestadt auf einen Blick:

- + Fahrradverleihstationen der SeestadtFLOTTE
- + Fahrradgaragen
- + Radwege
- + Garagen und Garagenzugänge
- + Kurzparkmöglichkeiten
- + U-Bahn + Stationen
- + Busse + Stationen
- + verkehrsberuhigter Bereich

Stand: März 2020



MOBILITÄT

Bestand

- Fahrradverleihstation
- Lastenradstation
- Mobilitätsstation
- Sammelgarage inkl. Kurzparkmöglichkeit
- Garagen für Eigenbedarf
- Carsharing
- Radspielplatz
- Radpumpe
- Radanhängerverleih

- ÖBB-Zugverbindung
- Industriegleis
- U-Bahnlinie U2
- Bus mit Haltestelle
- Radweg / Radstreifen / Radroute
- Gehweg

in Planung

- Fahrradverleihstation
- Lastenradstation
- Mobilitätsstation
- Sammelgarage inkl. Kurzparkmöglichkeit
- Garage für Eigenbedarf
- Carsharing

ALLGEMEIN

- Baufelder in Bau / fertiggestellt
- Baufelder lt. Masterplan
- See
- Grünflächen
- Platz
- URBANES FELD
- Baugestaltungszentrum

0 125 250 500

Quelle: https://www.aspern-seestadt.at/downloads/mobilitaetsplan_

Wien Sonnwendviertel

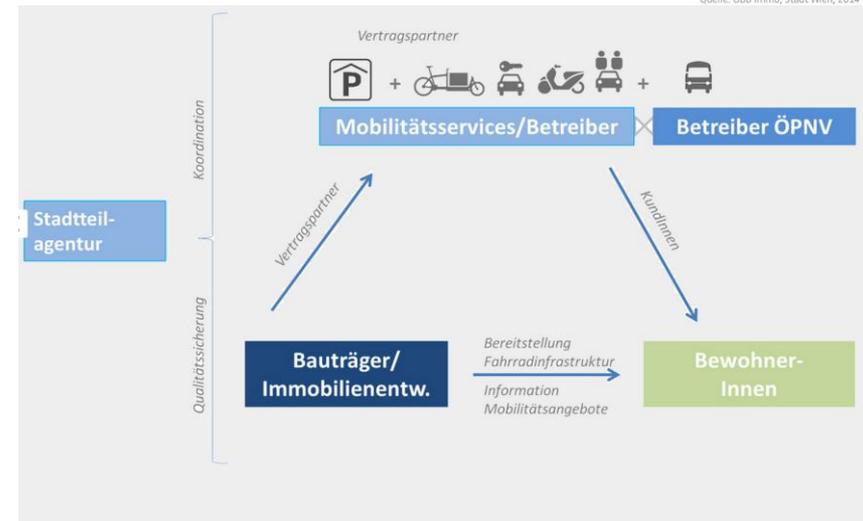
59 ha
~ 13.000 EW
~ 20.000 AP

Aktuell fertig: 12ha ~3.000EW
„Leben am Helmut Zilk Park“

- Zentral gelegen, Stellplatzschlüssel 0,5
- 3 Quartiersgaragen (mind. 538 Pflichtstellplätze und ausreichend Besucher*innenstellplätze) (in max. 200m Entfernung)
 - für zugeordnete Baufelder dauerhaft bereitzustellen
 - Mietangebot an Bauträger
 - Diese haben einen Bereitstellungsbeitrag von 9.000€ je Pflichtstellplatz bei Antragstellung um Baubewilligung zu leisten
 - Davon 1.000€ Einmalzahlung je Stellplatz in Mobilitätsfonds zur Finanzierung von Umsetzungsmaßnahmen



Quelle: ÖBB Immo, Stadt Wien, 2014



A. ANFORDERUNGSPROFIL STELLPLÄTZE

- Die bzw. der Garagenbetreibende hat die Pflichtstellplätze für Wohnen und Gewerbe zumindest für die

Warum haben manche Wohnprojekte im Sonnwendviertel Ost eine eigene Tiefgarage, obwohl es die Hochgaragen gibt?

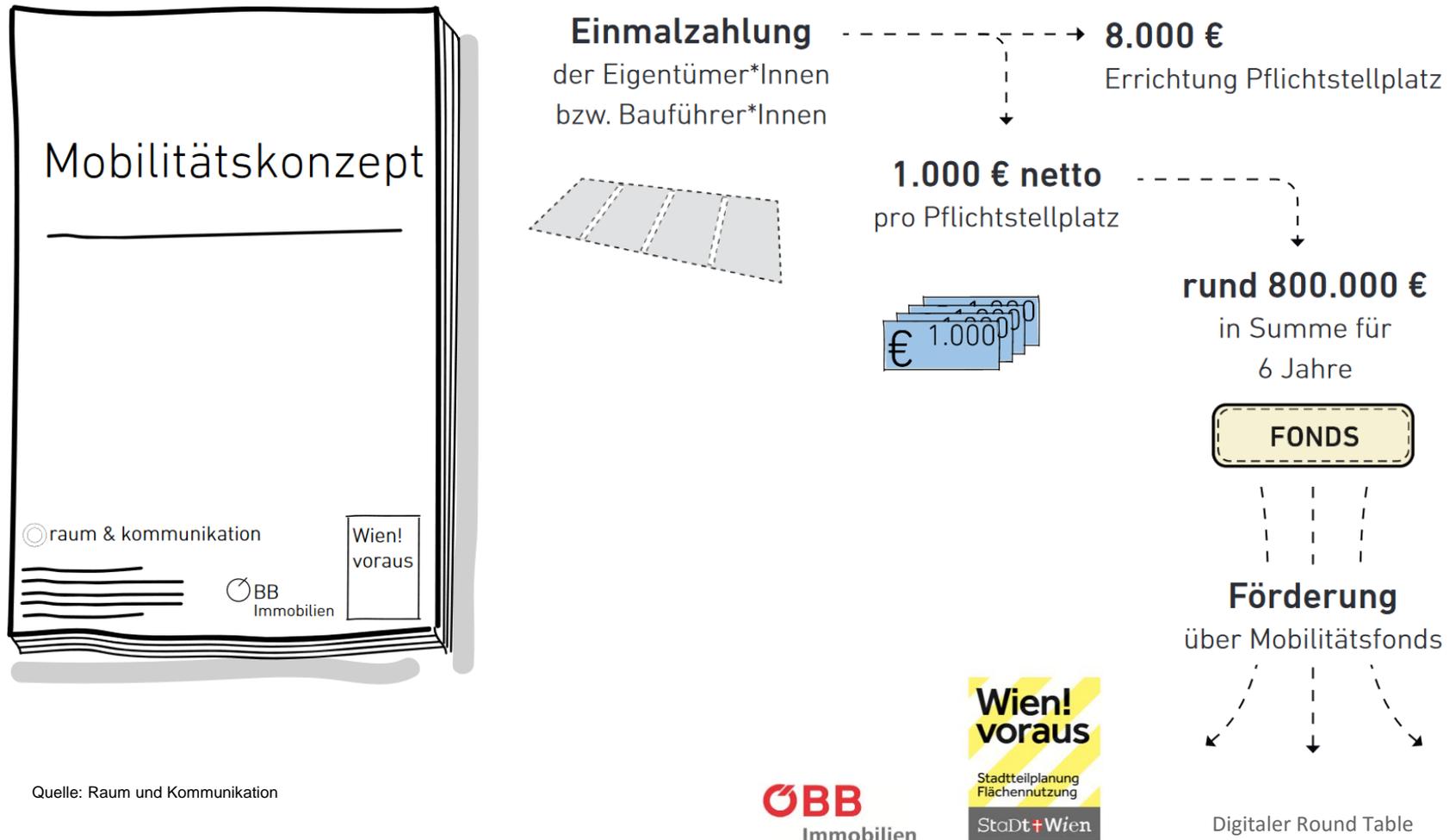
Im **Mobilitätskonzept** für das Sonnwendviertel Ost ist festgelegt, für welche Baufelder die Pflichtstellplätze in den Hochgaragen errichtet werden sollen.

So sind die Baufelder C.11, C.12, C.14 und C16 verpflichtet, die Anzahl der erforderlichen Pflichtstellplätze für das jeweilige Wohnprojekt in der Hochgarage Hauptbahnhof Ost II (Bauplätze C.12.A/C.14.A) zu errichten, die Baufelder C.17 und C18 in der Hochgarage Hauptbahnhof Ost I (Bauplatz C.18.A).

Die anderen Baufelder können die Hochgaragen nutzen, sind aber nicht dazu verpflichtet und dürfen daher auch auf den eigenen Grundstücken Stellplätze errichten.

- Die höchstzulässige Gesamtmiete (inkl. Betriebskosten und Umsatzsteuer) für Pflichtstellplätze/ Dauerparkplätze darf € 90,- /Stellplatz und Monat nicht überschreiten (Preisbasis 01/2014; die Miete ist nach dem Mietpreisindex und nach dem Verbraucherpreisindex wertgesichert).

GRUNDLAGE MOBILITÄTSKONZEPT





Darmstadt - Lincoln Siedlung



Quelle: Lage (Lincoln Siedlung Mobilitätskonzept, Fachbroschüre, S.7)

Allgemeine Informationen		
Projektname		Stadt
Lincoln Siedlung		Darmstadt
Lage in der Stadt	Lagegunst	Projektgröße
peripher	Autobahn	Quartier
Bebauungsgrad/ Grundflächenzahl	Bebauungsdichte/ Geschoßflächenzahl (GFZ)	Bruttogeschoßfläche
Überwiegend 0,4 [1 Baufeld 0,6; 1 Baufeld 0,9 (lt. BBP Stand Sept 2019)]	Durchschnittlich ca. 1,2 [1 Baufeld 1,4; 1 Baufeld 2,00 (lt. BBP Stand Sept 2019)]	zulässig insg. ca. 200.000 m ² [erst erreichbar, wenn auch die letzten Bestandsgebäude durch Neubauten ersetzt sind]
Fläche	Anzahl der Bewohner*innen	Anzahl der Wohneinheiten
24.9 ha	3.000	1.600
Anteil Wohnnutzung		Anteil Nicht-Wohnnutzung
89% davon 15% Sozialwohnungen, 30% besondere Wohnformen, 50% freifinanzierte Eigentums- und Mietwohnungen		11% Tlw. Dienstleistung, soz. Infrastruktur im EG; Sozial- und Bildungscampus mit Schule, Hort etc.
Anteil Mietwohnungen		Anteil Eigentumswohnungen
Schätzung mind. 65-70% [Ann. Bauverein u. Neue Wohnraumhilfe 100%, Investoren Sozialwohnungen als Mietwohnungen – keine genauen Daten]		Schätzung max. 30-35% Schätzung Hannah Wagener, Stadt Darmstadt

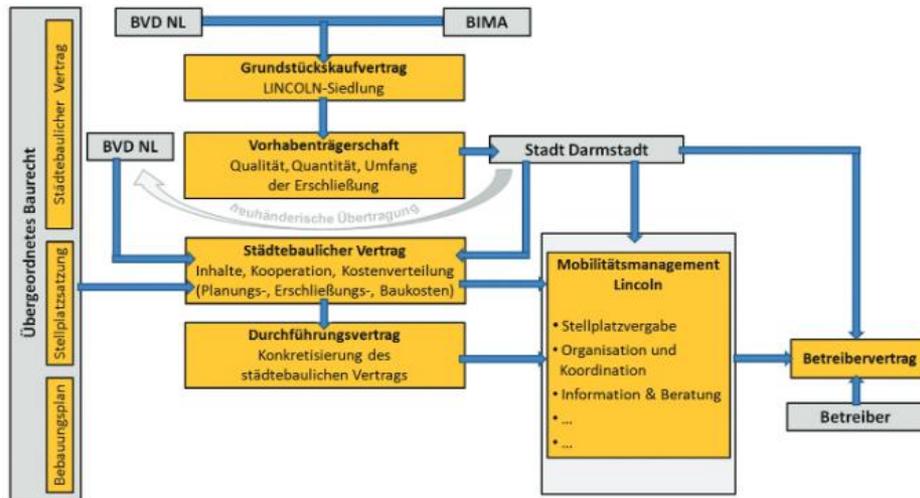
Quelle: UrbanMove



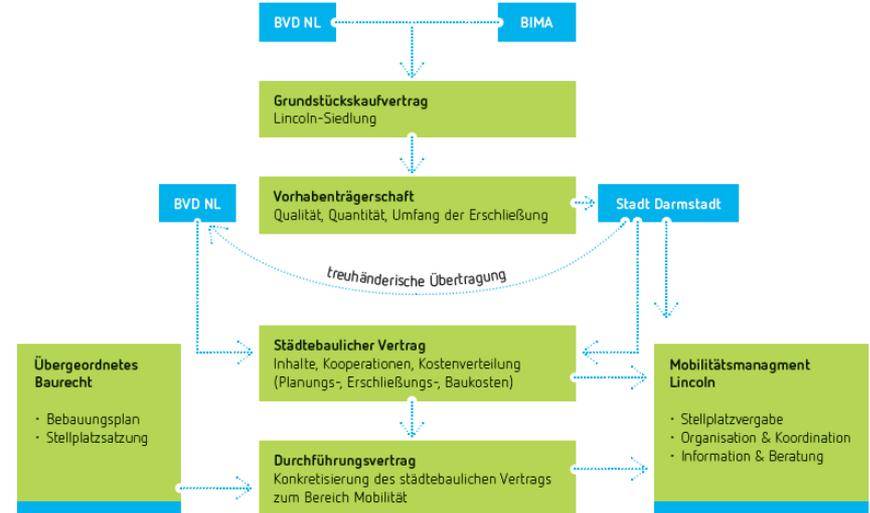
- „Autoarme“ Siedlung
- Stellplatzreduktion
- Überwiegender Teil der Parkplätze in Sammelgaragen, die max. 300m entfernt von den Häusern liegen
- Stellplätze an Hauseingängen für mobilitätseingeschränkte Personen und gemeinschaftlich genutzte Fahrzeuge
- Be- und Entladen von Fahrzeugen überall möglich
- Stellplätze für Besucher*innen entlang der Quartiersstraßen
- Parken grundsätzlich kostenpflichtig
- Breite Palette an alternativen bzw. zusätzlichen Mobilitätsmaßnahmen (Car-Sharing, Lastenräder, ...)
- Einrichtung eines Mobilitätsmanagements

Umsetzung?

Darmstadt - Lincoln Siedlung



Quelle: Zuständigkeiten der Akteur*innen (Samaan, 2016, S.23)



Quelle: Planungsrechtliche Strukturen (Wissenschaftsstadt Darmstadt, o.J.b, S.26)

- Stellplatzeinschränkungs- und Verzichtssatzung (0,2 wohnungsnah, bis zu 0,6 baufeldbezogene Sammelgaragen oder zentrale Stellplatzanlagen)
- Verpflichtung für Eigentümer von Grundstücken für Baufeld- und zentralen Stellplätzen zusätzliche Stellplätze für solche zu errichten, die das nicht können („Differenz-Stellplätze“ – mit Ausgleichszahlungen)
- Alle Stellplatzeigentümer werden verpflichtet, die Vermietung der Stellplätze in einer von der Stadt zu benennenden Gesellschaft durchführen zu lassen. 25% der Mietzinslöse (mind. 20€ pro Stellplatz) bleiben bei der Gesellschaft zur Finanzierung des Mobilitätskonzepts.
- Verpflichtung des Vorhabensträgers, finanziell und organisatorisch an der Umsetzung des Mobilitätskonzepts mitzuwirken (Anschubfinanzierung 400.000€ - 50% Investor / 50% Stadt) – Räume für Mobilitätszentrale
- Vergabesystem für Stellplätze (Vorgabe von Kriterien in Durchführungsvertrag)
 - Schwerbehinderten Personen, Car-Pooling, Mobilitätseingeschränkten Personen
 - Zweckentfremdungsverbot nach HBO
- Mobilitätsmanagement mit Beirat (Stadt + Eigentümer*innen bebauter Grundstücke)

Trend – Hybride Nutzung



- Büro
- Parkgarage
- Sportanlage



- Nachhaltige Mobilität wird im Kontext des Klimawandels immer wichtiger
- Flächenverbrauch soll reduziert werden
- Flächen sollen nicht für Stellplätze „verschwendet“ werden
- Kostensenkung insbesondere im Wohnbau (Leistbares Wohnen) ist ein Argument für alternative Ansätzen in den Projekten
- Nachnutzung / Umnutzung nicht benötigter Flächen für Stellplätze
 - Tiefgaragen sind teuer und schwerer nachzunutzen
 - Hochgaragen können einfacher nachgenutzt werden
- In der Planung sind Mobilitätskonzepte immer wichtiger
- Die Frage der Stellplätze ist eingebettet in einen großen Bereich von Mobilitätsmaßnahmen – es entscheidet der Angebotsmix
- Im Fokus stehen letztlich oft nur die Stellplätze (zu wenig / zu viele)

Fragen?
Diskussion....