

Begründung der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Potsdam

Vorbemerkungen

Die Notwendigkeit der Überarbeitung der 2018 letztmalig geänderten Satzung wird wie folgt begründet:

Mit dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung (DS 19/SVV/0342) soll eine weitere Fläche aus dem Geltungsbereich der Stellplatzsatzung herausgenommen werden. Dies zeigt, dass flexiblere Regelungen notwendig sind. Dem wird mit der Änderung der Stellplatzsatzung Rechnung getragen, indem zukünftig die bereits gelebte Praxis aufgenommen wird, die Zahl notwendiger Stellplätze unter zu Hilfenahme eines Mobilitätskonzepts zu reduzieren. Im Gegenzug wird es keine Herausnahmen mehr aus dem räumlichen Geltungsbereich der Stellplatzsatzung geben. So soll ein ständiger Änderungsbedarf der Stellplatzsatzung vermieden und ein einheitliches Vorgehen gesichert werden.

Mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung (DS 19/SVV/0728) soll der stärkeren Verbreitung von einspurigen Lastenrädern, Dreirädern und anderen Sonderformen als Ersatz für die Kfz-Nutzung entsprochen und deren Abstellmöglichkeiten verbessert werden. Entsprechend soll auf zehn notwendige Abstellplätzen für Fahrräder mindestens ein Abstellplatz kommen, der fürs Abstellen von Fahrrädern mit Sonderformen geeignet ist. Erstmals werden daher Vorgaben gemacht, wie viel Fläche im Regelfall für einen Abstellplatz für Fahrräder vorgehalten werden muss.

Zugleich eröffnet die Änderung der Brandenburgischen Bauordnung (BbgBO) vom 19. Mai 2016 die Möglichkeit, auch für notwendige Abstellplätze für Fahrräder Ablösen zu verlangen. Dem wird nachgekommen, wenngleich die Ablösemöglichkeit nur zum Tragen kommen soll, wenn die Herstellung von Abstellplätzen für Fahrräder anderen rechtlichen Gründen entgegensteht.

Überdies sieht die BbgBO nun auch ausdrücklich die Möglichkeit besonderer Maßnahmen, wie Mobilitätskonzepte und Maßnahmen des Mobilitätsmanagements zur Verringerung der notwendigen Stellplätze vor. Dies wird aufgegriffen.

Ein weiteres Ziel ist eine Modifikation der Richtzahlenliste hinsichtlich der Zahl notwendiger Abstellplätze für Fahrräder, in dem auf den zu erwartenden Verkehrsmittelanteil in Potsdam Bezug genommen wird. Damit wird der Fahrradverkehr mit dem Kfz-Verkehr gleichgestellt. Darüber hinaus wurde bei der Anwendung der Stellplatzsatzung in der Praxis deutlich, dass die Forderungen der Stellplatzsatzung bei einigen Nutzungsarten deutlich zu hoch waren und dadurch dem politischen Ziel der Stärkung des Umweltverbunds widersprachen. Hier wurde die Zahl der notwendigen Stellplätze auf die mindestens notwendigen Werte reduziert. Mit diesen Maßnahmen wird eine größere Passgenauigkeit der notwendigen Stellplätze und notwendigen Abstellplätze für Fahrräder von Bauvorhaben an deren tatsächlichen Bedarf erreicht. Eine Änderung der rechtmäßigen Bestandssituation erfolgt durch die Neufassung nicht.

Mit den politischen Vorgaben, den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr in der Potsdamer Innenstadt zu reduzieren, wird hier die Zahl der geforderten notwendigen Stellplätze verringert. Darüber hinaus ist die Zahl der geforderten notwendigen Stellplätze mit der vorliegenden Stellplatzsatzung abhängig von einer integrierten Innenstadtlage des Baugrundstücks oder von der Erschließung des Baugrundstücks mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

In der BbgBO gibt es keine Rechtsgrundlage mehr, die erlaubt, die Höhe der Ablösebeträge pauschal festzusetzen. Dementsprechend sind die Ablösebeträge auf der Grundlage

aktueller Herstellungskosten und Bodenrichtwerte zu ermitteln. Orientierungswerte für Ablösebeträge finden sich in dieser Begründung. Es ist zu bedenken, dass durch die Ablösung von Stellplätzen sich für die Bauherrin oder den Bauherrn kein bevorzugtes Nutzungsrecht des aus diesen Geldern im öffentlichen Straßenland errichteten Parkraums ergibt.

Zu § 1 Räumlicher Geltungsbereich

Der Geltungsbereich ist mit der Bezeichnung „Stadtgebiet der Landeshauptstadt Potsdam“ ausreichend genau definiert. Unterstützend zeigt die Karte der Anlage 2 dieser Begründung die Stadtgrenze.

Zu § 2 Sachlicher Geltungsbereich

Es wird der sachliche Geltungsbereich der Satzung auf die Ermittlung von notwendigen Stellplätzen und notwendigen Abstellplätzen für Fahrräder bei der Errichtung, Erweiterung oder Nutzungsänderung von baulichen Anlagen sowie die Bestimmung der Ablösebeträge festgesetzt. Die einfache Änderung von baulichen Anlagen fällt nicht unter diese Satzung, da davon ausgegangen wird, dass regelmäßig kein erhöhter Stellplatzbedarf entsteht. Der Stellplatzbedarf hängt davon ab, ob Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, § 49 Abs. 1 BbgBO. Wenn kein weiterer Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, werden auch keine weiteren Stellplätze benötigt. Wann ein weiterer Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, ergibt sich aus der als Anlage 1 beigefügten Richtzahlenliste. Bei Erreichen bzw. Überschreiten der jeweils anzuwendenden Bezugsgröße (Spalte 5) wird von einem erhöhten Bedarf ausgegangen. Wird z. B. eine neue Wohnung geschaffen, so ist mit einem weiteren Zu- oder Abgangsverkehr zu rechnen, welcher einen erhöhten Stellplatznachweis erfordert. Aus dem folgt, alle baulichen Veränderungen, welche sich unter der Schwelle der Bezugsgröße bewegen, lösen keinen weiteren Zu- oder Abgangsverkehr aus und sind somit „einfache Änderungen“ i. S. d. Stellplatzsatzung.

Die Stellplatzsatzung (§ 2) gilt nicht für die Pflicht zur Herstellung von notwendigen Stellplätzen für die Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderung. Es verbleibt demnach bei der Anforderung der BbgBO in § 50 Abs. 4 BbgBO. Danach hat die Bauaufsichtsbehörde die notwendigen Stellplätze im Einzelfall für bauliche Anlagen im Sinne von § 50 Abs. 2 und Abs. 3 BbgBO festzulegen. Zu beachten ist, dass sich die notwendigen Stellplätze vorrangig aus einer Sonderbauverordnung wie z. B. § 13 der BbgVStättV, § 4 Abs. 8 BbgGStV oder aus § 51 Abs. 1 Nr. 15 BbgBO ergeben können.

Zu § 3 Zahl der notwendigen Stellplätze und notwendigen Abstellplätze für Fahrräder

- (1) Die Richtzahlenliste zur Ermittlung der Zahl der notwendigen Kfz-Stellplätze orientiert sich hauptsächlich an der Empfehlung für Anlagen des ruhenden Verkehrs 2005 der FGSV als gesicherte Erfahrungsbasis, an den Ergebnissen für Potsdam der Mobilitätsstudie SrV 2018 oder an den Stellplatznachweisen von Bauprojekten in Potsdam, die sich ebenfalls auf Grundlage des Stands der Technik und den benannten Empfehlungen bewegen. Bei den Abstellplätzen für Fahrräder wurde auf die Hinweise zum Fahrradparken, Ausgabe 2012 der FGSV sowie auf eigene und auf die Erfahrungen anderer Städte (Berlin, Frankfurt/Oder, Cottbus, Leipzig, Münster, Troisdorf) zurückgegriffen.

Rechenbeispiel Wohnen: Die Zahl der Abstellplätze für Fahrräder bei Wohnungen ist abhängig von der Größe der Wohnungen. Pro 35 m² Wohnfläche ist ein Abstellplatz für Fahrräder herzustellen. Wird ein Wohnhaus mit 8 Wohnungen und einer Wohnfläche

von 600 m² gebaut, müssen 17 Abstellplätze für Fahrräder gebaut werden ($600 \text{ m}^2 / 35 \text{ m}^2 = 17,143$; mathematisch gerundet auf die nächste ganze Zahl ergeben sich somit 17 Abstellplätze). Pro Wohnung (durchschnittlich 75 m² groß) sind das dann etwas mehr als 2 Abstellplätze für Fahrräder pro Wohnung.

Das Unterscheidungskriterium der Verkaufsfläche bei den Verkaufsstätten orientiert sich an der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG), welches die Unterscheidung zwischen kleinflächigem und großflächigem Einzelhandelsbetrieben bei 800 m² Verkaufsfläche sieht. Bei Verkaufsstätten mit mehr als 800 m² Verkaufsfläche sind mindestens 20 Stellplätze und mindestens 20 Abstellplätze für Fahrräder herzustellen. Beim großflächigen Einzelhandel zeigen die Erfahrungen, dass eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen hergestellt wird. Damit nicht Stellplätze über das vernünftige Maß hergestellt werden müssen, wird eine Mindestzahl an Stellplätzen vorgegeben. Beim Fahrradverkehr ist eine Förderung weiterhin notwendig, so dass sich die Zahl der Abstellplätze weiterhin an der Größe der Verkaufsfläche orientiert. Dies kommt beim großflächigem Einzelhandel rechnerisch allerdings erst ab einer Verkaufsfläche von 3.000 m² zum Tragen.

Rechenbeispiel Verkaufsstätte: Bei einer Verkaufsstätte mit 2.000 m² ergeben sich rechnerisch 13 Abstellplätze für Fahrräder ($2.000 \text{ m}^2 / 150 \text{ m}^2 = 13,33$; mathematisch gerundet auf die nächste ganze Zahl ergeben sich somit 13 Abstellplätze). Da dies unter der Grenze von 20 Abstellplätzen liegt, müssen dennoch 20 Abstellplätze für Fahrräder sowie 20 Stellplätze für Pkw geschaffen werden. Bei einer Verkaufsstätte mit 4.000 m² ergeben sich rechnerisch 27 Abstellplätze für Fahrräder ($4.000 \text{ m}^2 / 150 \text{ m}^2 = 26,66$; mathematisch gerundet auf die nächste ganze Zahl ergeben sich somit 27 Abstellplätze). Da dies oberhalb der Grenze von 20 Abstellplätzen liegt, müssen 27 Abstellplätze für Fahrräder sowie 20 Stellplätze für Pkw geschaffen werden.

Die Berechnung der Wohnfläche fußt auf der Verordnung zur Berechnung der Wohnfläche (Wohnflächenverordnung – WoFIV) (in der jeweils geltenden Fassung).

Soweit der Stellplatzbedarf nach der Nutzungsfläche der baulichen Anlage zu bemessen ist, wird die DIN 277-1 (in der jeweils geltenden Fassung) als geltender Stand der Technik herangezogen. Die DIN-Vorschrift kann bei der Landeshauptstadt Potsdam, Bereich Verkehrsentwicklung, eingesehen werden.

Bei Nutzungsänderungen können nur Anforderungen zur Herstellung von Stellplätzen nach dieser Satzung an den durch diese Nutzungsänderung zusätzlich zu erwartenden Zu- oder Abgangsverkehr gestellt werden. Die notwendigen Abstellplätze für Fahrräder sind bei Nutzungsänderungen stets vollständig nachzuweisen.

Maßgebend für die Berechnung des Stellplatzbedarfs bei Nutzungsänderung ist die Differenz zwischen dem Bedarf an Stellplätzen der alten Nutzung und dem Bedarf an Stellplätzen nach der Nutzungsänderung. Dabei ist die Rechtslage zum Zeitpunkt der Änderung zugrunde zu legen. Bereits vorhandene Stellplätze können nur in einer Bilanz für die gesamte bauliche Anlage angerechnet werden, auch wenn nur für Teile davon eine Nutzungsänderung vorgesehen ist.

Die Reduzierung der herzustellenden Stellplätze bei Nutzungsänderungen verfolgt das Ziel der Erleichterung der Innenentwicklung und soll zur wirtschaftlichen Stärkung insbesondere der bereits bebauten Stadtgebiete beitragen. Davon profitieren auch Gründerinnen und Gründer, da gegebenenfalls notwendige Ablösekosten nicht anfallen oder reduziert werden.

Um vor allem kleine Nutzungsänderungen zu erleichtern, werden zwei notwendige Stellplätze pro Baugrundstück erlassen, da hierdurch kein maßgeblich erhöhter Stellplatzbedarf entsteht. Diese Erleichterung findet pro Baugrundstück Anwendung, eine Kumulation dieser Erleichterung über schrittweise Nutzungsänderung ist nicht im Sinne dieser Satzung.

§ 51 Abs. 1 Nr. 15 BbgBO bleibt unberührt.

- (2) Es ist nicht auszuschließen, dass bei einzelnen baulichen Anlagen ein Verkehrsaufkommen (evtl. auch nur einzelner Fahrzeugarten) zu erwarten ist, welches die der Richtzahlenliste nach § 3 Absatz 1 zugrundeliegenden Erfahrungswerte übersteigt. Um diesem Umstand bei der Baugenehmigung Rechnung tragen zu können, ist die Möglichkeit der Entscheidung im Einzelfall durch die Bauaufsichtsbehörde erforderlich.
- (3) Die Potsdamer Innenstadt (Minderungsgebiet I) ist im Sinne der Stadt der kurzen Wege gut erschlossen und mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds (Fuß-, Radverkehr und ÖPNV) gut erreichbar. Das Minderungsgebiet I umfasst das historische Stadtgebiet unter anderem die Einkaufsinnenstadt mit dem Bereich der zweiten Barocken Stadterweiterung. Aus städtebaulichen Gründen soll der Kfz-Verkehr auf ein Mindestmaß reduziert werden. Dementsprechend wird die Zahl der notwendigen Stellplätze um 50 % reduziert.

Das Minderungsgebiet II (erweiterte Potsdamer Innenstadt) ist städtebaulich urban und verfügt über eine hohe ÖPNV-Dichte. Es ist fast vollständig gut durch Haltestellen erschlossen (Entfernung höchstens 300 m Luftlinie, regelmäßige Bedienung). Verschiedene Nutzungen wie Arbeiten, Behörden, Einkaufen und Wohnen liegen nah beieinander. Das Prinzip der Stadt der kurzen Wege wird somit erfüllt, so dass viele Wege zu Fuß oder mit dem Rad erfolgen können. Die privaten Pkw pro Einwohner sind zudem geringer als in den meisten anderen statistischen Bezirken. Darüber hinaus wird das Kriterium der Versorgung mit Lebensmitteleinzelhandel (Entfernung höchstens Luftlinie 500 m) entsprechend Stadtentwicklungskonzept Einzelhandel herangezogen. Aus diesem Grund ist eine Reduktion der Zahl notwendiger Stellplätze um 25 % gerechtfertigt.

Im übrigen Stadtgebiet ist eine Reduktion notwendiger Stellplätze um 25 % nur bei einer attraktiven Anbindung durch den ÖPNV sinnvoll. Attraktiv ist eine Anbindung, wenn die nächste Haltestelle nicht weiter als 300 m vom Vorhaben entfernt ist (Luftlinie) und die Haltestelle regelmäßig bedient wird. Eine regelmäßige Bedienung liegt vor, wenn ein Nahverkehrsmittel von Montag bis Freitag in der Zeit zwischen 7.00 und 20.00 Uhr in einer Taktfolge von max. 20 Minuten verkehrt. Die Minderung von notwendigen Stellplätzen wird damit begründet, dass die Nutzung des ÖPNV im Nahbereich einer Haltestelle stärker ist und ein hohes Verlagerungspotential vom Kfz zum ÖPNV besteht. Die Definition orientiert sich an den Bedienungsstandards des Nahverkehrsplans. Eine Übersicht über die aktuell vorliegende Situation gibt Anlage 1 dieser Begründung.

Eine Reduzierung der notwendigen Stellplätze in den Minderungsgebieten I und II sowie auf Grund einer guten ÖPNV-Anbindung ist nur bei Kfz-Stellplätzen anzuwenden.

- (4) Es ist möglich, bei zeitlich differenzierten Nutzungen (z. B. Bürogewerbe – Freizeit) auch eine Mehrfachnutzung der Stellplätze und Abstellplätze für Fahrräder anzusetzen. Für Wohnnutzungen wird eine Mehrfachnutzung ausgeschlossen, um Bewohnern nicht dadurch für ihre täglichen Wege das Auto „aufzuzwingen“, andererseits ist den Geschäftsleuten nicht vermittelbar, wenn die ihnen zugedachten Stellplätze oder Abstellplätze für Fahrräder tagsüber von Bewohnern blockiert werden.
- (5) In Absatz 5 wird das Runden von errechneten notwendigen Stellplätzen und Abstellplätzen für Fahrräder durch die Festsetzung des mathematischen Rundungsverfahrens geregelt.

- (6) Für den Antragsteller besteht die Möglichkeit, von der Zahl notwendiger Stellplätze abzuweichen, in dem er einen nachvollziehbaren und überprüfbaren Nachweis erbringt, dass aufgrund der vorhabenspezifischen Verkehrsnachfrage weniger Stellplätze benötigt werden, als sich rechnerisch nach Richtzahlenliste ergeben. Hierfür können auch besondere Maßnahmen herangezogen werden, die wirksame Alternativen zum Kfz-Besitz oder die Kfz-Nutzung bieten und damit die Kfz-Verkehrsnachfrage erheblich reduzieren. In einem Mobilitätskonzept legt er die Rechenschritte nachvollziehbar dar, weist die fachliche Eignung der Maßnahmen nach und quantifiziert die Höhe der Reduktion der notwendigen Stellplätze durch die Maßnahmen. Zum Mobilitätskonzept gehören eine Verkehrsaufkommensermittlung, die Verteilung des Verkehrs auf die Verkehrsmittel und hieraus resultierend Rückschlüsse auf die Zahl notwendiger Stellplätze und notwendiger Abstellplätze für Fahrräder. Mögliche Maßnahmen sind beispielsweise: Bereitstellen von Dienstleistungen und/oder Flächen für Bike- oder Carsharing insbesondere Lastenräder oder andere Transporthilfen, Mobilitätsfonds, Förderung des ÖPNV-Tickets für Mitarbeitende oder Mieterinnen und Mieter, Abstellplätze für Fahrräder und Sonderfahrräder, die über die Zahl der notwendigen Abstellplätze für Fahrräder hinausgehen. Alternativ kann sich der Antragsteller auf ein entsprechendes Mobilitätskonzept beziehen, das von einem Dritten erstellt wurde und rechtlich gesichert ist. Die geeigneten Maßnahmen sind von ihm zu realisieren und zu finanzieren. Die Realisierung ist durch einen öffentlich-rechtlichen Vertrag mit der Stadt abzusichern. Denkbar ist auch eine zivilrechtliche Absicherung (vertraglich oder durch Eintragung im Grundbuch), entscheidend ist die hinreichende rechtliche Sicherung für die tatsächliche Umsetzung des Mobilitätskonzepts.

Zu § 4 Ablösebeträge

- (1) Die Landeshauptstadt Potsdam kann durch einen öffentlich-rechtlichen Vertrag mit der Bauherrin oder dem Bauherrn vereinbaren, dass dieser seine Verpflichtung zur Herstellung von notwendigen Stellplätzen oder Abstellplätzen ganz oder teilweise durch Zahlung eines Geldbetrages an die Landeshauptstadt Potsdam ablöst. Die Entscheidung hierüber liegt im Ermessen der Landeshauptstadt Potsdam. Eine andere Regelung stünde im Widerspruch zur gesetzlichen Regelung des § 49 Abs. 3 BbgBO. Von der Ablöse eines notwendigen Abstellplatzes für Fahrräder sollte nur Gebrauch gemacht werden, wenn die Herstellung auf dem Grundstück anderen rechtlichen Gründen entgegensteht (z. B. Denkmalrecht, Erhaltungssatzung, Baumschutzsatzung), dies gilt im Falle des § 5 Abs. 4 auch, wenn die Herstellung im öffentlichen Straßenraum oder auf geeigneten Grundstücken in zumutbarer Entfernung nicht möglich ist.
- (2) Der Verpflichtete soll grundsätzlich nur so viel zahlen müssen, wie er auch bei der Herstellung von Stellplätzen oder Abstellplätzen für Fahrräder zu tragen hätte. Das kann im Einzelfall vom Verpflichteten dargelegt werden.

Zur besseren Handhabbarkeit der Stellplatzsatzung kann der Antragsteller auf folgende Orientierungswerte zurückgreifen, die hier mit Stand 2019 dargestellt sind und bei Bedarf aktualisiert werden. Die Orientierungswerte für einen Kfz-Stellplatz setzen sich zusammen aus:

1. einem Baukostenanteil für 25 m² Stellplatz- und Bewegungsfläche von 3.000 €/m²,
2. dem Grunderwerbsanteil der unterschiedlichen Stadtgebiete.

Der Baukostenanteil entspricht preiswerten Durchschnittsangeboten einer einfachen Betonsteinbefestigung und ist mit 120 €/m² festgesetzt. Im Falle eines Nachweises

durch den Verpflichteten sind situationsbedingte Baukosten, z. B. verursacht aus Vorgaben zu Naturschutz, Denkmalschutz oder Festlegungen im Bebauungsplan, mit einzubeziehen.

Orientierungswerte (Stand 2019) für die Ablösebeträge für notwendige Stellplätze werden für die unterschiedlichen Stadtgebiete wie folgt angesetzt:

Gebiet A	5.000 €/Stellplatz
Gebiet B	7.000 €/Stellplatz
Gebiet C	9.000 €/Stellplatz
Gebiet D	12.000 €/Stellplatz
Gebiet E	15.000 €/Stellplatz

Die Gebietsteile sind in der Übersichtskarte Anlage 2 dieser Begründung dargestellt.

Der Orientierungswert für einen Abstellplatz für Fahrräder setzt sich zusammen aus:

1. einem Herstellungskostenanteil von 380 € pro Abstellplatz,
2. dem Grunderwerbsanteil der unterschiedlichen Stadtgebiete.

Die Fläche für den Grunderwerbsanteil beträgt 2,5 m² für einen Abstellplatz. Dieser ist gemittelt aus dem Flächenbedarf für Standardfahrräder und Lastenfahrräder im Verhältnis von 9 zu 1 einschließlich der Erschließungsflächen. Flächenbedarf und Herstellungskosten entstammen aus der Veröffentlichung „Fahrradabstellplätze bei Wohngebäuden – Ein Leitfaden für die Wohnungs- und Immobilienwirtschaft“ gefördert vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur aus dem Jahr 2014.

Orientierungswerte (Stand 2021) für die Ablösebeträge für notwendige Abstellplätze für Fahrräder werden für die unterschiedlichen Stadtgebiete wie folgt angesetzt:

Gebiet A	500 €/Abstellplatz
Gebiet B	800 €/Abstellplatz
Gebiet C	1.000 €/Abstellplatz
Gebiet D	1.300 €/Abstellplatz
Gebiet E	1.500 €/Abstellplatz

Die Gebietsteile sind in der Übersichtskarte Anlage 2 dieser Begründung dargestellt.

Die Herleitung des Grunderwerbskostenanteils sowie die Gebietseinteilung erfolgten in Anlehnung an die Bodenrichtwertkarte mit Stand vom 31. Dezember 2019. Angesetzt wurde ein 50%iger Anteil des jeweiligen Bodenrichtwerts für Bauland, weil die Fläche für Stellplätze gemindertes Bauland darstellt, das i. d. R. nicht anderweitig bebaut werden kann. Zur Vermeidung zu großer Ablösebeträge wird somit bewusst auf eine maximal mögliche Forderung verzichtet.

Zur besseren Handhabung der Satzung ist eine zulässige Pauschalierung der Gesamtkosten für die Kfz-Stellplätze auf volle Tausend Euro und für die Abstellplätze für Fahrräder auf volle Hundert Euro vorgenommen worden. Damit erübrigen sich laufende kurzfristige Anpassungen an schwankende Bau- und Grundstückspreise.

Die Verwendung der vereinnahmten Geldbeträge aus der Stellplatzablösung erfolgt entsprechend des § 49 Abs. 4 BbgBO zweckgebunden für:

1. die Herstellung zusätzlicher oder die Instandhaltung, die Instandsetzung oder die Modernisierung bestehender Parkeinrichtungen oder die Herstellung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge,

2. sonstige Maßnahmen zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr einschließlich investiver Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs und Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrradverkehrs,
3. die Herstellung von Parkeinrichtungen für die gemeinschaftliche Nutzung von Kraftfahrzeugen (Carsharing).

Zu § 5 Anordnung und Gestaltung von Fahrradabstellanlagen

Dieser Paragraph fixiert insbesondere mit den Absätzen (1) und (2) die wichtigsten, im allgemeinen Regelwerk anerkannten Anforderungen an benutzerfreundliche Fahrradabstellanlagen. Im Gegensatz zu Kfz-Stellplätzen ist derzeit die Praxis bei Fahrradabstellanlagen von sehr guten bis nahezu unbrauchbaren Anlagen gekennzeichnet. Ziel ist, durch Festschreibung einiger Grundstandards die Qualität der Anlagen weiter zu verbessern. Zusätzlich zu den Festlegungen von Qualitätsstandards in der Stellplatzsatzung wird auf die Veröffentlichung „Hinweise zur Gestaltung von Fahrradabstellanlagen“ der Landeshauptstadt Potsdam aufmerksam gemacht, die Empfehlungen für gute und sichere Abstellanlagen enthält.

- (1) Der Absatz enthält die Anforderung an den Ort und die Erreichbarkeit von Abstellplätzen für Fahrräder. Eingangsnähe kann nur im Einzelfall genauer definiert werden. Wünschenswert ist eine Lage der Abstellplätze unmittelbar neben dem Eingang bzw. so dicht wie möglich am Zielort. Bei bestimmten Gebäudenutzungen können die Abstellplätze auch in Eingangsnähe innerhalb des Gebäudes sein (z. B. Fahrradräume oder -keller). Durch die gewählte Formulierung „sind im Regelfall“ ist eine flexiblere Anwendung dieser Vorschrift möglich. Es bedarf keiner weiteren Abweichungsentscheidung. Das Erfordernis der ausreichenden Bewegungsfläche korrespondiert mit der in den Absätzen 2 und 3 erwähnten notwendigen Verkehrsfläche.
- (2) Der Absatz enthält die Gestaltungsanforderungen von Abstellplätzen für Fahrräder, um ein sicheres und beschädigungsfreies Abstellen von Fahrrädern zu ermöglichen. Eine Abstellfläche von mindestens 1,3 m² pro Abstellplatz entspricht der Fläche, die ein Standardfahrrad einnimmt. Diese Fläche wird darüber hinaus im Regelfall notwendig, wenn Anlehnbügel in einem Abstand von 1,2 m verwendet werden. Die Anschließmöglichkeit des Fahrradrahmens wird auf gemeinschaftlich genutzte Abstellanlagen wie Fahrradkeller ausgedehnt, da Fahrraddiebstähle auch in geschlossenen Räumen zu nehmen.
- (3) Immer mehr Familien verzichten auf ein Kraftfahrzeug und beschaffen als Ersatz ein Lastenrad oder einen Fahrradanhänger. Da auch ansonsten mobilitätseingeschränkte Personen fahrradmobil sein wollen, besteht ein vermehrter Bedarf nach Sonderfahrzeugen wie Dreirädern. Da auch diese Fahrzeuge abgestellt werden müssen, wird es notwendig, geeignete Abstellplätze zu schaffen. Daher soll mindestens einer von zehn notwendigen Abstellplätzen für Fahrräder für das Abstellen eines Lastenrades, eines Dreirads oder eines Fahrrads mit Anhänger geeignet sein (im Folgenden als Sonderfahrräder zusammengefasst). Diese benötigen mehr Platz als ein Standardfahrrad. Da ein Fahrradanhänger ca. 1,6 m² Fläche benötigt, erhöht sich der Flächenbedarf für Sonderfahrräder auf 2,9 m². Die Verpflichtung der Bereitstellung von Abstellplätzen für Sonderfahrräder beginnt bereits beim ersten von zehn notwendigen Abstellplätzen für Fahrräder; die gewählte Untergrenze verhindert, dass jeder erste notwendige Abstellplatz für Sonderfahrräder geeignet sein muss. Praktisch bedeutet das, wenn 11 notwendige Abstellplätze für Fahrräder hergestellt werden müssen, müssen davon bereits 2 Abstellplätze für Sonderfahrräder nutzbar sein.
- (4) § 5 Abs. 4 Satz 1 der Stellplatzsatzung stützt sich auf § 87 Abs. 4 Satz 2 Nr. 2 BbgBO. Danach kann auch die Lage der Abstellplätze für Fahrräder festgelegt werden.

Insbesondere bei Gebäudenutzungen mit starkem Besucheraufkommen in dicht bebauten Gebieten ist die Herstellung von mindestens 25 % der insgesamt notwendigen Abstellplätze für Fahrräder auf öffentlich zugänglichen Flächen geboten, um dem Besucheraufkommen gerecht zu werden. Öffentlich zugänglich sind diese Abstellplätze, wenn sie von der Allgemeinheit ohne Einschränkungen problemlos erreicht werden können.

Darüber hinaus wird die Möglichkeit der Herstellung von Abstellplätzen für Fahrräder im öffentlichen Raum eröffnet. Der § 49 Abs. 2 BbgBO ermöglicht die Herstellung von notwendigen Stellplätzen sowie notwendigen Abstellplätzen für Fahrräder auf dafür geeigneten Grundstücken in zumutbarer Entfernung. Die Herstellung von Abstellplätzen für Fahrräder im öffentlichen Straßenland bedarf aber eines zivilrechtlichen Vertrags nach § 23 des Brandenburgischen Straßengesetzes. Die Eignung hinsichtlich der Verkehrssicherheit sowie evtl. vorhandener ober- und unterirdischer baulicher Anlagen und eine rechtliche Sicherung sind vor der Bauantragstellung mit der zuständigen Verwaltungsstelle (Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur) zu klären. Die Unterhaltungspflicht obliegt auf Dauer der Bauherrin oder dem Bauherrn. Bereits bestehende von der Stadt errichtete Abstellanlagen dürfen beim Nachweis der Abstellplätze nicht herangezogen werden.

Eine Einbeziehung öffentlicher Flächen auch in Teilen, beispielsweise mit einem Vorderradhalter im Vorgarten und Abstellen des hinteren Teils des Fahrrads auf dem öffentlichen Gehweg, ohne Abschluss eines zivilrechtlichen Vertrags ist nicht gestattet.

Zu § 6 Inkrafttreten

- (2) Absatz zwei zu § 6 nimmt Bezug auf die in dem Bebauungsplan SAN-P 18 „Friedrich-Ebert-Straße/ Steubenplatz“ aufgenommenen Richtzahlen der notwendigen Abstellplätze für Fahrräder. Um der besonderen Situation im Sanierungsgebiet „Potsdamer Mitte“ samt der komplexen Grundstücksverkäufe unter Beteiligung der Landeshauptstadt Potsdam Rechnung zu tragen und insoweit Planungssicherheit zu geben, soll die in dieser Satzung überarbeitete Richtzahlenliste erst nach einer Übergangszeit für den räumlichen Geltungsbereich dieses Bebauungsplans gelten.
- (3) Dies gilt entsprechend hinsichtlich der Regelung in Absatz drei zu § 6, welcher Bezug auf den Bebauungsplan SAN-P 19 „Friedrich-Ebert-Straße/ Am Kanal“ nimmt. Dort hat nach der erfolgten Grundstücksvergabe die Vorhabenplanung erst begonnen. Die Grundstücksvergabe erfolgte unter der Rahmenbedingung der Stellplatzsatzung in der 2018 geänderten Fassung, dass Vorhaben im Geltungsbereich des Bebauungsplans von der Stellplatzsatzung ausgenommen sind. Da sich die Umsetzung mithin noch in einem früheren Stadium befindet, ist eine längere Übergangszeit angemessen. Auch angesichts der besonderen städtebaulichen und sanierungsrechtlichen Zielsetzung in diesem vergleichsweise kleinen Gebiet, ist hier wie dargestellt Planungssicherheit der Vorzug zu geben.

Andere negative Folgen durch die Änderung des räumlichen Geltungsbereichs der Stellplatzsatzung im Zusammenhang mit den erwähnten Grundstücksverkäufen in den beiden betroffenen Gebieten können gegebenenfalls über das Instrument einer Abweichung nach § 67 (Abs. 3) BbgBO gelöst werden.






- Anlage 1: Einzugsgebiete des Bus- und Tramliniennetzes gemäß § 3 Abs. 3
Anlage 2: Übersichtskarte zur Begründung zu § 4 Gebietseinteilung Ablösebetrag

Stellplatzsatzung Begründung

Anlage 1


Einzugsgebiete des
Bus- und Tramliniennetzes
gemäß § 3 Abs. 3
Reduzierung notwendiger Stellplätze

Bus- und Tramliniennetz
Fahrplanangebot pro Stunde und Richtung
(Mo - Fr durchgängig 7 - 20 Uhr)

Tram	Bus
	
	 schlechter als 20 min Takt
	 20 min Takt oder besser

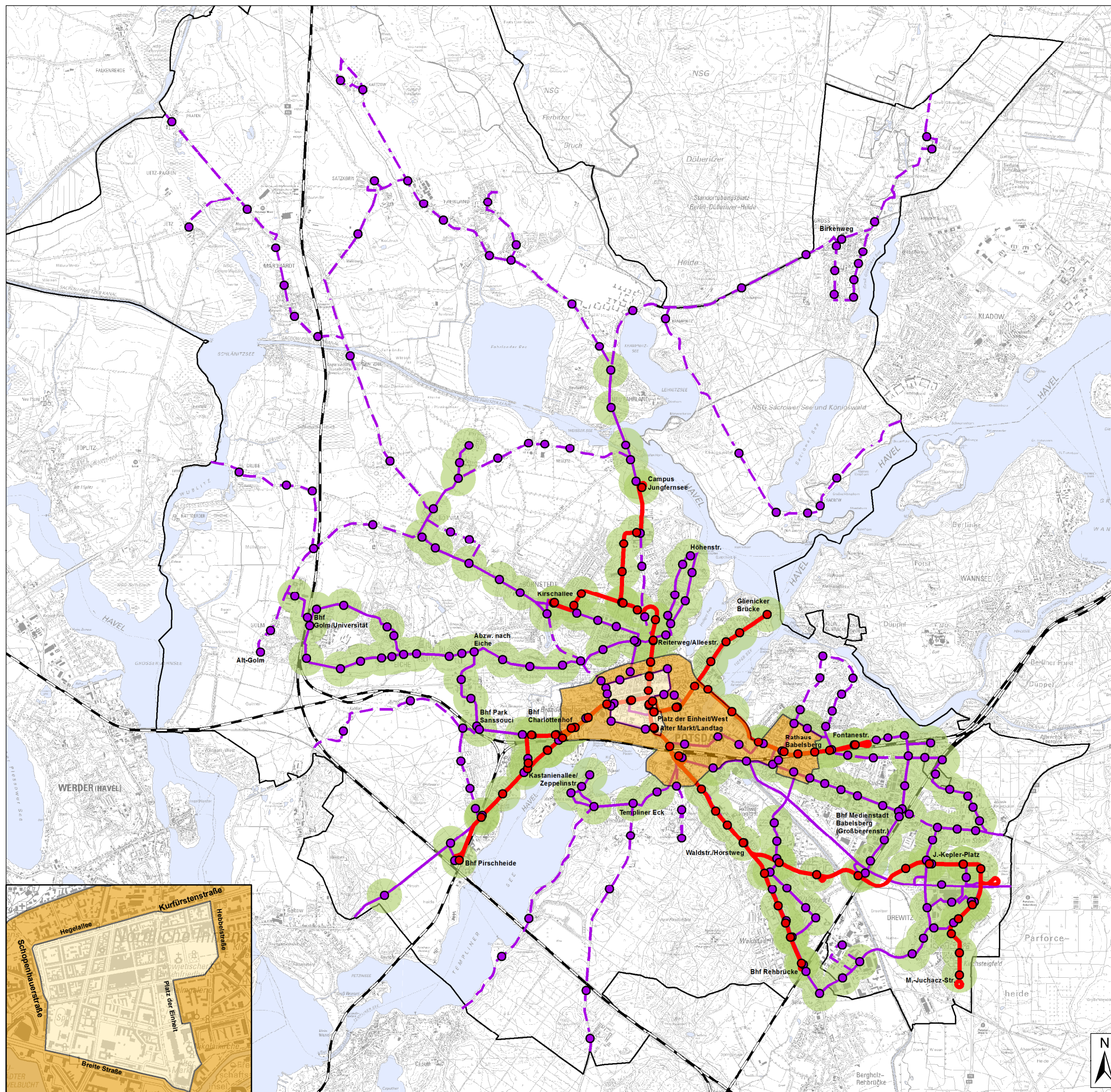
 Einzugsgebiet 300 m Luftlinie

 Minderungsgebiet I

 Minderungsgebiet II

 Bahnstrecke

 Stadtgrenze



Maßstab im Original (DIN A3): 1:65.000

Geodaten: ATKIS-Basis-DLM © GeoBasis-DE/LGB (2020), dl-de/by-2-0
(www.govdata.de/dl-de/by-2-0)

DTK25 © GeoBasis-DE/LGB (2017), dl-de/by-2-0
(www.govdata.de/dl-de/by-2-0)

Verkehrsbezirke 2019 © Landeshauptstadt Potsdam



Stellplatzsatzung

Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur
Bereich Verkehrsentwicklung
14469 Potsdam

E-Mail: Verkehrsentwicklung@Rathaus.Potsdam.de

Kontakt: Dr. Jörg Leben
Erstellung: Clemens Paulmann

Stand: 25.06.2021




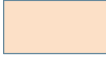
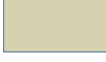





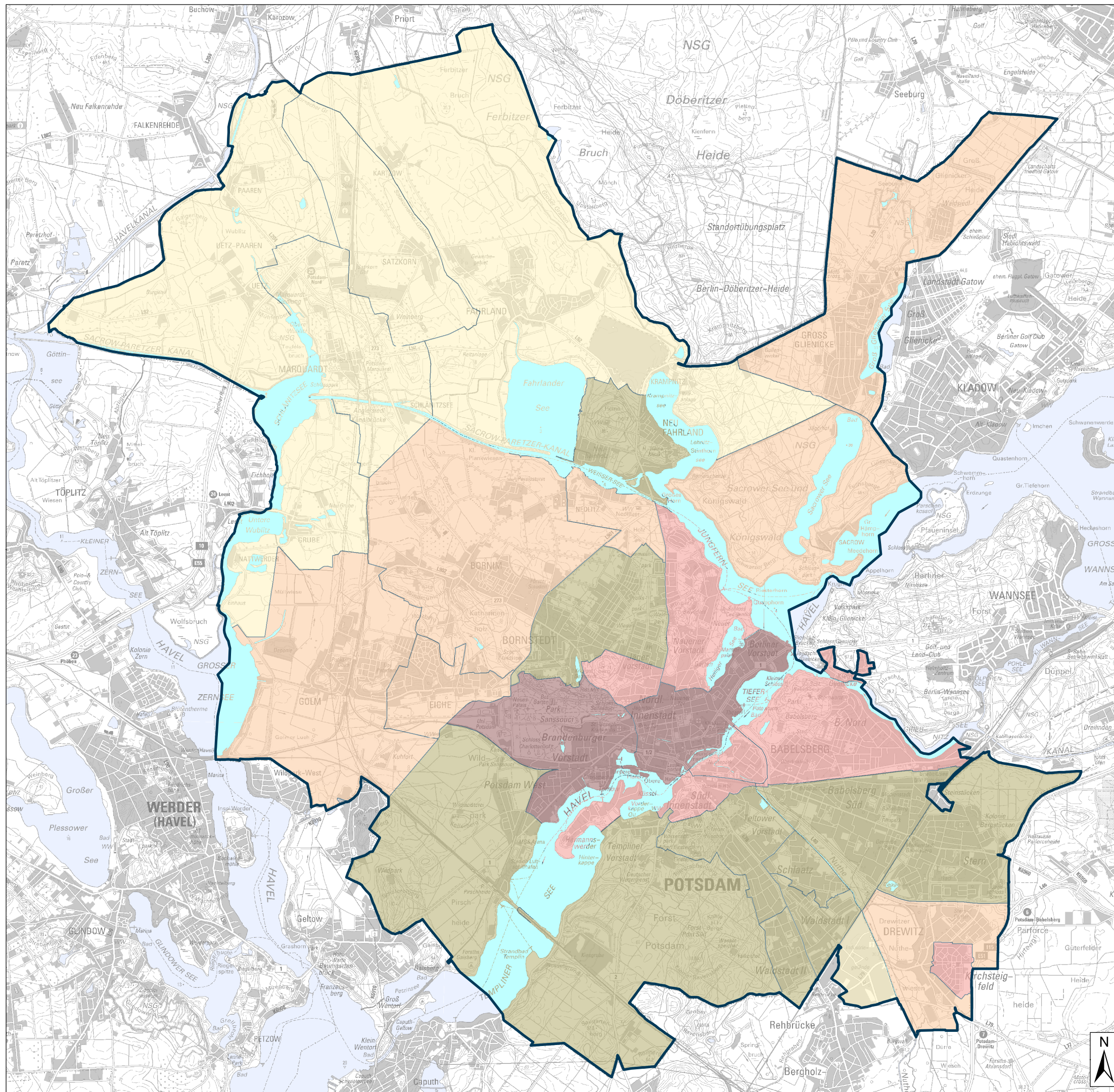
Stellplatzsatzung Begründung

Anlage 2

Übersichtskarte zu § 4
Gebietseinteilung Ablösebetrag

Legende

-  Gebiet A
-  Gebiet B
-  Gebiet C
-  Gebiet D
-  Gebiet E
-  Stadtgrenze



Maßstab im Original (DIN A3): 1:70.000

Geodaten: Stadtteile (31.12.2019), Daten geändert © Landeshauptstadt Potsdam

Bodenrichtwerte (Stichtag: 31.12.2019) © Gutachterausschüsse für Grundstückswerte BB, dl-de/by-2-0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.gutachterausschuss-bb.de, Daten geändert

DTK50 © GeoBasis-DE/LGB (2017), dl-de/by-2-0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)

Stellplatzsatzung

Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur
Bereich Verkehrsentwicklung
14469 Potsdam
E-Mail: Verkehrsentwicklung@Rathaus.Potsdam.de

Kontakt: Dr. Jörg Leben
Erstellung: Clemens Paulmann

Stand: 25.06.2021

