



Verkehrsclub Deutschland (VCD)
Landesverband Brandenburg
Ortsgruppe Potsdam

**Stellungnahme zur
Neufassung der Stellplatzsatzung der
Landeshauptstadt Potsdam**

Potsdam, 28. Juni 2021

Zusammenfassende Bewertung des Vorhabens

Der ökologische Verkehrsclub VCD Brandenburg begrüßt ausdrücklich, dass die Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Potsdam an die Ziele und Erfordernisse einer modernen und klimaverträglichen Verkehrsplanung angepasst werden soll. Die Verpflichtung zum Bau von Abstellplätzen für Fahrräder und die Option Stellplätze durch ein alternatives Mobilitätskonzept abzulösen sind vor diesem Hintergrund sinnvolle Ergänzungen. Insgesamt bleibt die vorliegende Novelle der Stellplatzsatzung jedoch hinter den Erfordernissen einer klimaverträglichen und nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsplanung zurück und schöpft den Spielraum der novellierten Brandenburgischen Bauordnung nicht aus. Sie entspricht damit auch nicht dem State of the Art, wie er beispielsweise in der Stellplatzsatzung der Stadt Leipzig¹ oder in der Mustersatzung für NRW² schon seit 2017 bzw. 2019 umgesetzt wird.

Einordnung der Stellplatzsatzung in den Kontext/das Leitbild einer nachhaltigen und klimaverträglichen Verkehrspolitik

Die Herstellungspflicht von PKW-Stellplätzen in unmittelbarer Gebäudenähe führt nachweislich zu einem Komfortvorsprung im Vergleich zum öffentlichen Verkehr und damit zu einer Förderung des motorisierten Individualverkehrs mit spürbarer Anreizwirkung. Aus diesem Grund ist eine deutliche Reduzierung der Stellplätze prinzipiell zu begrüßen. Zudem kann die Errichtung von Stellplätzen auch zu erhöhten Baukosten von 5-15%³ führen, die in der Regel auf alle Mieter:innen, also auch auf diejenigen, die kein Auto besitzen umgelegt werden.

Demgegenüber steht die Lenkungswirkung, die eine Stellplatzsatzung hat, um Parken im öffentlichen Raum zu strukturieren und zu reduzieren. Vor diesem Hintergrund ist die Reduzierung der erforderlichen Stellplatznachweise für die Minderungsgebiete 1 und 2 nur dann sinnvoll, wenn gleichzeitig begleitende Maßnahmen getroffen werden, um das Parken im öffentlichen Raum weiter einzuschränken, da ansonsten vor allem durch die Neuausweisung des Minderungsgebietes 1 unerwünschte Verlagerungseffekte zu befürchten sind. Da straßenbegleitendes Parken häufig im Konflikt mit der künftig weiter zu entwickelnden Radinfrastruktur steht, sind hier Konflikte vorausschauend zu minimieren. Ein Konzept für Quartiersgaragen könnte hier mittelfristig zielführend sein.

Da sich die Novelle der Stellplatzsatzung, vor allem die Verpflichtung zum Bau von Fahrradabstellanlagen nur auf den Neubau, die Erweiterung oder Nutzungsänderung von baulichen Anlagen beziehen kann, kann das bestehende Defizit an Fahrradstellplätzen dadurch nicht behoben werden. Die Brandenburgische Bauordnung §87 (4) sieht die Möglichkeit vor, dass bis zu einem Fünftel der PKW-Stellplätze in Fahrradstellplätze umgewandelt werden darf. Wir fordern, diese Option auch im Bestand durch eine entsprechende Genehmigungspraxis zu ermöglichen und zu fördern.

Detaillierte Anmerkungen zu den einzelnen Paragraphen

§ 3 Anzahl der notwendigen Stellplätze und notwendigen Abstellplätze für Fahrräder

- (1) Es wird begrüßt, dass die erforderliche Anzahl an Fahrradabstellplätzen auch bei Nutzungsänderung in vollem Umfang nachgewiesen werden muss.
- (3) Bauliche Anlagen mit zu erwartenden hohem Lieferverkehr sollten genügend Fläche für eine **Lieferzone** bereithalten, um den öffentlichen Bereich nicht übermäßig zu beanspruchen.
- (4) In den Minderungsgebieten, vor allem im neu ausgewiesenen Minderungsgebiet 1 müssen begleitende Maßnahmen zur Einschränkung des Parkens im öffentlichen Raum getroffen werden, um unerwünschte **Verlagerungseffekte zu verhindern**.
Außerdem sollte hier von der Möglichkeit der Kommune Gebrauch gemacht werden,

¹ Stellplatzsatzung der Stadt Leipzig

<https://bit.ly/3jbGjpk>

² Difu / Zukunftsnetz Mobilität NRW 2017: Kommunale Stellplatzsatzung – Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW 2017

<https://repository.difu.de/jspui/bitstream/difu/249689/1/DS1741.pdf>

³ Difu / Zukunftsnetz Mobilität NRW 2017, S.15

entsprechend § 87 (4), Satz 2 BbgBO die Herstellung von Stellplätzen aus verkehrlichen, wirtschaftspolitischen oder städtebaulichen Gründen **zu untersagen oder einzuschränken**.

Des Weiteren sollte die Regelung aus § 87 (4) Anwendung finden, dass bis zu einem **Fünftel der notwendigen Stellplätze durch Abstellplätze für Fahrräder ersetzt werden können**. Dabei sind für einen notwendigen Stellplatz vier Abstellplätze für Fahrräder herzustellen; diese werden zur Hälfte auf die Verpflichtung zur Herstellung von Radabstellplätzen angerechnet.

- (7) Die Brandenburgische Bauordnung sieht in §87 (4) Satz 1 deutlich mehr Spielraum für alternative Mobilitätskonzepte vor. Wir fordern deshalb den Abschnitt wie folgt neu zu fassen: **Bei zusammenhängenden Bauvorhaben ist die Möglichkeit eines alternativen Mobilitätskonzeptes zu prüfen, um die Anzahl der notwendigen Stellplätze zu reduzieren. Besondere Maßnahmen zur Reduzierung des Stellplatzbedarfs sind dabei durch den Verfügungsberechtigten des Baugrundstücks gegenüber der Landeshauptstadt Potsdam vor Erteilung der Baugenehmigung in einem öffentlichen-rechtlichen Vertrag zu sichern. Dies gilt ebenso für ein tragfähiges Mobilitätskonzept, dessen Umsetzung gegenüber der Landeshauptstadt Potsdam rechtlich gesichert ist, insbesondere im Rahmen eines städtebaulichen Vertrages.**

Wir fordern außerdem, dass die Landeshauptstadt Potsdam Bauherr:innen aktiv zu den Möglichkeiten alternativer Mobilitätsformen berät. Hierzu kann auf die Leitfäden und die Expertise des VCD Projektes „Wohnen leitet Mobilität“ verwiesen werden:
<https://www.vcd.org/wohnen-und-mobilitaet/>

§ 4 Ablösebeträge

- (1) Die Erhöhung der Ablösebeträge für PKW-Stellplätze wird begrüßt. Sie liegt immer noch unter den Durchschnittskosten für die Errichtung von Stellplätzen⁴. Um die Baukosten und damit die Mieten vor allem in den innenstadtnahen Lagen nicht zu sehr zu verteuern, scheinen uns die Ablösebeträge ein guter Kompromiss zu sein.

§ 5 Anordnung und Gestaltung von Fahrradabstellanlagen

- (2) Da Fahrraddiebstähle in Potsdam sehr häufig vorkommen, muss Absatz 1 wie folgt ergänzt werden:

Abstellplätze für Fahrräder sind im Regelfall in Eingangsnähe anzuordnen und müssen von der öffentlichen Verkehrsfläche aus ebenerdig oder über Rampen verkehrssicher zu erreichen sein. Abstellplätze für Fahrräder sollen gut einsehbar und erkennbar sowie ausreichend beleuchtet sein. Jeder Abstellplatz muss mit ausreichender Bewegungsfläche einzeln zugänglich sein. **Bei der Anlage der Fahrradstellplätze ist in besonderem Maße auf Diebstahlsicherung zu achten. Bei öffentlichen Einrichtungen mit wenig sozialer Kontrolle sollen zusätzliche Maßnahmen zum Diebstahlschutz, wie z.B. eine Einzäunung vorgesehen werden.**

- (3) Die Regelwerke sehen eine Mindestfläche von 1,5 m² / je Fahrrad zuzügl. Bewegungsfläche vor⁵. Wir fordern eine entsprechende Änderung des Absatz 1. Außerdem sollte der Absatz wie folgt ergänzt werden:

In gemeinschaftlich genutzten Abstellanlagen ist eine Anschlussmöglichkeit des Fahrradrahmens und mindestens eines Laufrades zu gewährleisten **sowie dem Fahrrad durch Anlehnbügel oder Fahrradboxen ein sicherer Stand zu ermöglichen. Der Einsatz von Felgenklemmern ist auszuschließen.**

- (4) Entsprechend den Richtwerten s. oben muss die Mindestfläche auf 3 m²/ je Rad geändert werden.

⁴ An gleicher Stelle

⁵ U.a. Difu 2017, S. 47 und Stellplatzsatzung Leipzig

Angesichts des starken Rückgangs des Grünvolumens in Potsdam und der Klimawandel-bedingten stärkeren Erwärmung der Innenstädte finden wir es angemessen, in der Stellplatzsatzung auch Vorgaben zur Begrünung der PKW-Stellplätze festzuschreiben. Außerdem sollte der Tatsache Rechnung getragen werden, dass voraussichtlich ab ca. 2030 keine PKW mit Verbrennungsmotor mehr zugelassen werden. Aus diesem Grund muss bei der Gestaltung der PKW-Stellplätze auch auf eine ausreichende Ausstattung mit Ladeinfrastruktur geachtet werden. Weiterhin ist eine wichtige Voraussetzung für Car-Sharing, als einer umweltverträglichen Alternative zum eigenen Pkw, die Bereitstellung von dafür attraktiven Stellplätzen. Auch dies sollte mit der Stellplatzsatzung gefördert werden.

Wir fordern deshalb einen neuen Paragraphen zur Gestaltung von Stellplätzen in die Stellplatzsatzung aufzunehmen, der in Anlehnung an die Stellplatzsatzung der Stadt Leipzig mindestens folgende Aussagen enthalten müsste:

- (1) *Ebenerdige, nicht unterbaute Stellplätze und ihre Zufahrten sind wasserdurchlässig zu befestigen, soweit städtebauliche bzw. bautechnische Gründe oder Belange des Grundwasserschutzes und der Barrierefreiheit nicht entgegenstehen.*
- (2) *Ebenerdige, nicht unterbaute Stellplatzanlagen sind mit einem breiten, intensiv begrünten Pflanzstreifen einzufassen. Bei Stellplatzanlagen mit mehr als 20 Stellplätzen ist dieser Pflanzstreifen allseitig mit einer Mindestbreite von zwei Metern zu versehen. Der Pflanzstreifen ist mit standortgerechten Gehölzen durchgängig fachgerecht zu begrünen und fachgerecht zu pflegen.*
- (3) *Je angefangene 4 Stellplätze ist ein standortgerechter, hochstämmiger Laubbaum mit einer begrünten Baumscheibe zu planen. Bei einer Stellplatzanlage von mehr als 20 Stellplätzen sind gegen Verdichtung geschützte, möglichst begrünte Baumscheiben vorzusehen, die jeweils mindestens der Größe eines Stellplatzes entsprechen. Die erforderlichen Baumscheiben sind zwischen den Stellplätzen mit Regenwasserabfluss zu den Baumstandorten anzuordnen. Die Bäume sind fachgerecht zu pflanzen und zu unterhalten. Sie müssen bei Verlust durch Neupflanzungen ersetzt werden.*
- (4) *Nicht überbaute Tiefgaragenflächen und Dächer von Parkhäusern, Parkdecks und Parkpaletten sind fachgerecht zu begrünen, sofern sie nicht für die Anlage von Solaranlagen genutzt werden.*
- (5) *Für 50 v. H. der Pkw-Stellplätze ist ein ausreichender Elektroanschluss baulich vorzubereiten, damit bei Bedarf eine Lademöglichkeit für Elektrofahrzeuge installiert werden kann.*

Begründung: In Anlehnung an die neuste Veröffentlichung der Agora Verkehrswende sollte eine möglichst große Zahl an Ladepunkten errichtet werden, die das netzdienliche Laden unterstützt. Dadurch erhöht sich die durchschnittliche Belegung der Ladestellplätze. „Denn bei Fahrzeugen, die zu Hause oder bei der Arbeit längere Zeit parken, kommt es nicht darauf an, wann genau der Strom fließt. So trägt das gesteuerte Laden dazu bei, erneuerbare Energien optimal zu nutzen, Spitzenlasten im Netz abzufangen und die Kosten für den Verteilnetzausbau zu senken. Je mehr Fahrzeuge privat geladen werden, desto weniger braucht es zusätzliche Ladepunkte im öffentlichen Raum.“⁶ Denn eine flächendeckende Ladesäuleninfrastruktur im straßenbegleitenden öffentlichen Parkraum würde der schrittweisen Umwidmung dieser Nutzung und Neuaufteilung des Straßenraumes z.B. zur Herstellung von Radwegen künftig im Weg stehen und kommunale Handlungsoptionen einschränken. **Hinweis:** Auch das neue Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) muss hier berücksichtigt werden.

- (1) *Bei der Realisierung von Car-Sharing-Stellplätzen im Rahmen des Vorhabens verringert sich die Stellplatzverpflichtung. 1 Car-Sharing-Stellplatz ersetzt dabei 5 Pkw-Stellplätze. Car-Sharing-Stellplätze sollten bevorzugt in Eingangsnähe angelegt werden.*

⁶ Agora Verkehrswende: Leitfaden „Rolle der Kommunen bei Ladeinfrastruktur, auch auf privaten Flächen“
https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2020/LIS/Agora-Verkehrswende_Weiter-denken-schneller-laden.pdf

Anmerkungen zu Anlage 1 Richtzahlenliste

Bei folgenden Punkten ist die Bemessung der Fahrradstellplätze zu knapp.
In Anlehnung an die Mustersatzung NRW schlagen wir folgende Richtwerte vor:

- 2.1 *Büro- und Verwaltungsräume allgemein: mindestens 3 Fahrradstellplätze je 120m² Nutzfläche*
- 2.2 *Räume mit erheblichem Besucherverkehr: mindestens 3 Fahrradstellplätze je 60 m² Nutzfläche*
- 3.1 *Läden: mindestens 1 Fahrradstellplatz je 40 m² Nutzfläche*
- 3.2 *Verkaufsstellen mit großen Ausstellungsflächen: mindestens 1 Fahrradstellplatz je 100 m² Nutzfläche*
- 4.1 *Gaststätten: mindestens 1 Fahrradstellplatz je 6 m² Nutzfläche*
- 5.1 *Kultur- und Versammlungsstätten: mindestens 1 Fahrradstellplatz je 10 Sitzplätze*
- 5.3 *Museen: mindestens 2 Fahrradstellplätze je 200 m² Nutzfläche*
- 8.4 *Oberstufenzentren, Fachschulen, Hochschulen, Berufsakademien: mindestens 10 Fahrradstellplätze je 20 Ausbildungsplätze*
- 8.6 *Jugendfreizeitheimen etc.: mindestens 10 Fahrradstellplätze je 20 Besucherplätze*
- 9.1 *Gewerbe-, Handwerks- und Industriebetriebe: mindestens 1 Fahrradstellplatz je 3 Arbeitsplätze*