

# HANDLUNGSRICHTLINIE DER LANDESHAUPTSTADT ERFURT FÜR DIE HERSTELLUNG VON FAHRRADABSTELLPLÄTZEN UND KFZ-STELLPLÄTZEN ZUR ANWENDUNG DES §49 THÜRINGER BAUORDNUNG (THÜRBO) VOM 10. DEZEMBER 2021

## 1 Vorbemerkung und Zielstellung

Diese Handlungsrichtlinie regelt die einzelfallbezogene Beurteilung und Entscheidung des durch ein Bauvorhaben ausgelösten Stellplatzbedarfs für Fahrräder und Kraftfahrzeuge hinsichtlich der Festsetzung der Anzahl und Gestaltung für einen bestimmten Bereich des Stadtgebietes im Sinne einer internen Verwaltungsvorschrift. Sofern der Bauherr die Vorgaben der Handlungsrichtlinie beachtet, gelten die Anforderungen des §49 ThürBO als eingehalten. Diese Handlungsrichtlinie bezieht sich auf offene oder geschlossene Flächen für Fahrräder (Abstellplätze) sowie Flächen für Kraftfahrzeuge (Stellplätze).

Übergeordnetes Ziel dieser Handlungsrichtlinie ist es, den durch ein Bauvorhaben verursachten Bedarf im ruhenden Verkehr auf dem Baugrundstück selbst abzuwickeln und nicht in den öffentlichen Straßenraum zu verlagern sowie ein nachhaltigeres Mobilitätsverhalten der jeweiligen Endnutzer zu fördern.

Darüber hinaus wird aufgezeigt, unter welchen Bedingungen die Anzahl der notwendigen Stellplätze nutzungs- und lageabhängig durch Anforderungen an die Gestaltung von Abstellplätzen oder weitere besondere Maßnahmen verringert werden kann.

Mit dieser Handlungsrichtlinie werden für Vorhaben innerhalb von Bebauungsplänen die Grundlagen definiert.

## 2 Geltungsbereich

Die Handlungsrichtlinie gilt für Teile des Stadtgebiets der Landeshauptstadt Erfurt. Der Geltungsbereich umfasst alle städtischen Stadtteile sowie die Großwohnsiedlungen. Die räumliche Abgrenzung ist in ANLAGE 01 dargestellt.

In Kombination mit der VollzBekThürBO Punkt 49 sowie der Satzung der Stadt Erfurt zur Ablösung von Stellplatzverpflichtungen regelt diese Handlungsrichtlinie die Pflicht, Abstellplätze für Fahrräder sowie Stellplätze und Garagen für Kraftfahrzeuge zu schaffen. Es wird die Ermittlung der Anzahl dieser Abstellplätze und Stellplätze geregelt.

Von dieser Handlungsrichtlinie abweichende Regelungen in Bebauungsplänen oder anderen städtebaulichen Satzungen, welche vor Inkrafttreten dieser Handlungsrichtlinie rechtskräftig waren, bleiben unberührt.

### **3 Notwendige Abstellplätze für Fahrräder und Stellplätze für Kfz**

Bei der Neuerrichtung baulicher und sonstiger Anlagen sowie bei Nutzungsänderungen bestehender baulicher oder sonstiger Anlagen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr mit Fahrrädern oder Kraftfahrzeugen zu erwarten ist, sind Abstellplätze für Fahrräder und Stellplätze für Kraftfahrzeuge in dem erforderlichen Umfang auf dem Baugrundstück oder in zumutbarer Entfernung davon auf einem geeigneten Grundstück herzustellen, dessen Benutzung für diese Zwecke rechtlich gesichert ist. Als zumutbare Entfernung zu einem anderen Grundstück kann bei Wohnungen im Allgemeinen von einer fußläufigen Entfernung zwischen Baugrundstück und Stellplatz von max. 100 m bei Fahrradabstellanlagen und von max. 300 m bei Kfz-Stellplätzen ausgegangen werden.

Die Anzahl der notwendigen Abstellplätze für Fahrräder sowie der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge richtet sich nach ANLAGE 02. Für Verkehrsquellen, welche in ANLAGE 02 nicht geregelt sind, ist der tatsächliche Bedarf an Abstellplätzen und Stellplätzen zu ermitteln. Bei den Richtzahlen handelt es sich um Mindestwerte, die überschritten werden dürfen. Bei der Ermittlung der Anzahl der notwendigen Abstellplätze für Fahrräder sowie Stellplätze sind die Ergebnisse auf ganze Zahlen aufzurunden.

Bei Anlagen mit unterschiedlicher Nutzung (z. B. Wohn- und Geschäftshaus) ist der Bedarf für die jeweiligen Nutzungen getrennt zu ermitteln. Bei Anlagen mit Mehrfachnutzung ohne zeitliche Überschneidung (z. B. Sport- und Veranstaltungshallen) ist die Nutzungsart mit dem größeren Stellplatzbedarf maßgebend.

Ist bei Anlagen mit verschiedenen Nutzungen eine wechselseitige Belegung der Stellplätze möglich, verringert sich der Stellplatzbedarf entsprechend (z. B. bei Gebäuden, in denen sich Einzelhandelsbetriebe und Gast- oder Versammlungsstätten befinden). Diese Doppelnutzung ist zulässig, wenn sich die betreffenden Nutzungen zeitlich nicht überschneiden.

Soweit der Stellplatzbedarf nach der Fläche der baulichen Anlage zu bemessen ist, sind die Flächen nach DIN 277-1 und DIN 277-2 (in der jeweils geltenden Fassung) zu ermitteln.

### **4 Grundsätzliche Anforderungen an die Gestaltung**

Barrierefreie Fahrradabstellmöglichkeiten sind sowohl im Gebäude (in den Tiefgaragen/ Kellergeschossen) für Bewohner als auch im Bereich der Hauseingänge für Bewohner und Besucher dauerhaft zu realisieren. Auch Abstellplätze für Fahrräder, welche keinem festen Nutzerkreis zugeordnet sind, sind eingangsnah anzuordnen. Die Anzahl der notwendigen Fahrradabstellanlagen ist auf der Grundlage der Richtzahlentabelle zu bemessen und in geeigneter Form in der Planung darzustellen.

In ANLAGE 03 – Gestaltungsanforderungen werden die grundsätzlichen Anforderungen an Fahrradabstellanlagen und Kfz-Stellplätze festgehalten.

Stellplätze für Menschen mit Behinderungen sind nah am Gebäude und generell in der Nähe der barrierefreien Zugänge anzuordnen.

## **5 Reduzierung der notwendigen Abstellplätze für Fahrräder und Stellplätze für Kraftfahrzeuge**

### **5.1 Fahrradabstellplätze**

Eine Reduzierung der notwendigen Anzahl an Fahrradabstellplätzen ist nicht zulässig.

### **5.2 Berücksichtigung ÖPNV-Erschließungsqualität**

Die Anzahl der notwendigen Kfz-Stellplätze eines Bauvorhabens der Nutzungsarten 1.1-1.2.6 Wohngebäude (Einfamilienhäuser, Mehrfamilienhäuser, soz. Wohnungsbau), 2.1-2.2 Büro- und Verwaltungsgebäude, 3.1-3.2 Verkaufsstätten, 4 Versammlungsstätten und 8.1-8.2 Schulen (Grundschulen, Sonstige allgemeinbildende Schulen, Berufsschulen) wird in Abhängigkeit von der Qualität der Erschließung mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) reduziert.

Maßgebend hierfür sind die Entfernung zum Haltestellenbereich sowie das ÖV-Angebot der jeweiligen Haltestelle in der Hauptverkehrszeit (Montag bis Freitag zwischen 6.00 und 8.00 Uhr sowie 13.00 und 18.00 Uhr). Für die Versammlungsstätten gelten dieselben Einzugsradien der ÖV-Angebote, auch wenn die Hauptnutzungszeiten in einem anderen Zeitraum liegen bzw. Sonderfahrzeuge eingesetzt werden. Die Einzugsbereiche und der Takt der Haltestellenbereiche im ÖV werden in ANLAGE 04 dargestellt.

Die Richtzahlen für die Nutzungsarten 1.1-1.2.6 Wohngebäude (Einfamilienhäuser, Mehrfamilienhäuser, soz. Wohnungsbau), 2.1-2.2 Büro- und Verwaltungsgebäude, 3.1-3.2 Verkaufsstätten, 4 Versammlungsstätten und 8.1-8.2 Schulen (Grundschulen und sonstige allgemeinbildende Schulen, Berufsschulen) werden bereits abgemindert in der Richtzahlentabelle angegeben. Andere Nutzungsarten sind von dieser Abminderung ausgeschlossen. Dabei gelten folgende Zonen der Erschließungsqualität:

Zone I Einzugsbereich von der Haltestelle maximal 300m bei einem Takt von min. 10 Minuten in der Hauptverkehrszeit oder 800m um den Hauptbahnhof  
Reduzierung um 15

Zone II Einzugsbereich von der Haltestelle maximal 400m bei einem Takt von min. 20 Minuten in der Hauptverkehrszeit oder 1.000m um den Hauptbahnhof  
Reduzierung um 5%

Zone III alle übrigen Gebiete keine Reduzierung

### **5.3 Berücksichtigung Parkraumauslastung**

Gleichzeitig kann in einem Gebiet, in dem die Parkraumauslastung nachts bisher unter 85% liegt, entsprechend der Richtzahlentabelle ein geringerer Stellplatzschlüssel verwendet werden. Die erhobenen bzw. abgeschätzten Parkraumauslastungen sind der ANLAGE 05 zu entnehmen.

### **5.4 Berücksichtigung Mobilitätskonzept**

Für alle Bauvorhaben gilt: Ist die Anzahl der herzustellenden Stellplätze entsprechend Richtzahlentabelle ermittelt, kann durch die Erarbeitung eines qualifizierten Mobilitätskonzeptes eine Reduzierung der tatsächlich herzustellenden notwendigen Stellplätze um maximal 25% vorgenommen werden. Die verbleibenden 75% der Stellplätze müssen hergestellt oder, sofern dem zugestimmt werden kann, abgelöst werden. Dabei ist aufzurunden.

Unter Berücksichtigung der Erschließungsqualität ist somit eine Reduzierung der Stellplatzanzahl in Zone I um 40%, in Zone II um 30% und in Zone III um 25% möglich. Bei einer geringen öffentlichen Parkraumauslastung ist für Wohneinheiten bis 100m<sup>2</sup> eine Reduzierung um insgesamt 55% möglich.

In dem Mobilitätskonzept sind Maßnahmen aufzuführen, die die Nachfrage nach Kraftfahrzeugen bzw. Kfz-Stellplätzen reduzieren. Dies können sein:

- Förderung von Carsharing-Angeboten
- Förderung der ÖPNV-Nutzung durch entsprechende Angebote für die Nutzer (Jobticket, Abo-Angebote, Mieterticket u.ä.)
- Maßnahmen, welche die Fahrradnutzung erleichtern und unterstützen (z. B. großzügige Bewegungs- und Abstellflächen, Bereitstellung von E-Bikes, Lastenrädern, Fahrradanhängern u.ä.)
- weitere Angebote, die eine Kfz-freie Mobilität unterstützen

Es muss deutlich dargestellt werden, wie die zukünftigen Mieter/Eigentümer animiert werden, auf ein eigenes Fahrzeug zu verzichten.

Das Mobilitätskonzept sollte grundsätzlich mehrere Bausteine umfassen. Über die Eignung der besonderen Maßnahmen entscheidet im Einzelfall die Verwaltung.

---

Sämtliche besondere Maßnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität bzw. die Maßnahmen des Mobilitätsmanagements werden in einem öffentlich-rechtlichen Vertrag festgehalten.

Durch das Bauamt werden die vertraglichen Grundlagen sowie die Verwaltung des Mobilitätsbudgets geregelt, während in der Abteilung Verkehrsplanung (Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung) die fachliche Eignung der Maßnahmen, sowie deren Ausführung beurteilt werden.

Der Umfang der Mobilitätsmaßnahmen muss der Ablösesumme, die als Mobilitätsbudget errechnet wurde, entsprechen und darf eine Maßnahmedauer von 15 Jahren nicht überschreiten. Um das Mobilitätsbudget mit geeigneten Maßnahmen zu unterlegen, sind marktübliche Preise und Qualitätsstandards anzusetzen. Das Mobilitätsbudget ist vor Erteilung der Baugenehmigung zu hinterlegen (Bürgschaft, Sicherheit, Verwahrkonto). Die Verwaltung prüft die Maßnahmenumsetzung, dazu sind jährliche Nachweise vorzulegen und der entsprechende Teil des Mobilitätsbudgets wird zurückgezahlt.

In dem Mobilitätskonzept ist darzustellen, wie die Durchführung der Maßnahmen gesichert wird. Wird eine Maßnahme vor ihrer Beendigung abgebrochen, so gelten die Stellplätze entsprechend des Umfangs der bis dahin nicht erbrachten Leistung als nicht hergestellt und müssen hergestellt werden. Das verbliebene Mobilitätsbudget für die Baumaßnahme kann hierfür verwendet werden. Sollte die Verwaltung einer Ablöse zustimmen, so wird das restliche Mobilitätsbudget auf das Stellplatzablösekonto eingezahlt.

Grundlage aller Mobilitätsmaßnahmen ist eine umfangreiche und kontinuierliche Information aller Endnutzer. Dazu müssen grundsätzlich alle Maßnahmen des Mobilitätsmanagements eine einfache und verständliche Nutzbarkeit für alle Nutzergruppen gewährleisten, um die Einstiegshürden zu minimieren. Dies ist entsprechend sachlich und verständlich durch unterschiedliche Medien (Flyer, Aushänge, digitale Produkte), welche leicht zugänglich sind, zu kommunizieren. Insbesondere während der Einführung der Maßnahmen ist es sinnvoll Ansprechpartner oder Multiplikatoren zu benennen, die persönlich die Maßnahmen erläutern.

#### **5.4.1 Förderung von Carsharing-Angeboten**

Ein Baustein des Mobilitätskonzepts kann die Förderung von Carsharing-Angeboten sein. Trotz des Verzichts auf ein eigenes Fahrzeug, steht dem Nutzer je nach Anbieter eine Auswahl an verschiedenen Fahrzeugklassen zur Verfügung. Um die Maßnahme befürworten zu können, muss ein Vertragsangebot bzw. eine Absichtserklärung eines Carsharinganbieters gem. §2 Carsharinggesetz CsgG vorliegen.

Folgende Punkte sollten in dem Mobilitätskonzept dargestellt werden:

- Es ist sicherzustellen, dass die Stellplätze, welche für Carsharing genutzt werden, auch Kunden außerhalb des Bauvorhabens jederzeit ungehindert erreichbar zur Verfügung stehen.
- Sie sollten auf dem eigenen Baugrundstück realisiert werden.
- In Absprache mit der Verwaltung ist die Realisierung von Mobilitätsstationen möglich, welche sich vorzugsweise in unmittelbarer Nähe zu dem eigenen Bauvorhaben befindet.
- Die Herstellung der Stellplätze ist für die Maßnahme anrechenbar.
  
- Gegenüber dem Carsharing-Unternehmen kann auf eine Miete für den Stellplatz ganz oder teilweise verzichtet und die Reinigung und Unterhaltung der Stellplätze übernommen werden. Die anrechenbare monatliche Miete sollte dabei einem angemessenen Vergleichswert entsprechen.
- Kosten für den Nutzer können für einen Zeitraum von max. 15 Jahren ganz oder teilweise angerechnet werden (Anmeldegebühr, monatliche Grundgebühr, Gutscheine).
- Zur wirtschaftlichen Unterstützung in der Anfangsphase kann eine Mindestumsatzvereinbarung mit dem Carsharing-Anbieter abgeschlossen werden. Die Differenz zwischen den tatsächlichen Umsätze und einer Mindestumsatzgröße wird durch den Bauherrn getragen.

#### **5.4.2 Förderung der Nutzung des öffentlichen Verkehrs**

Ebenfalls sollte die Förderung der Nutzung des öffentlichen Verkehrs als Baustein in das Mobilitätskonzept eingehen. Dabei können je nach Nutzergruppe folgende Angebote aufgenommen und berücksichtigt werden:

- Nachweis von Kundenabonnements bei den Nutzungsarten Nr. 2 bis Nr. 10 der ANLAGE 02, zum Beispiel bei Vorliegen von Job-Tickets für die Beschäftigten der Nutzungsarten 2 bis 10 der ANLAGE 02
- Kostenlose Nutzung des öffentlichen Verkehrs für Besucher von Veranstaltungen bei den Nutzungsarten Nr. 4 und Nr. 5 der ANLAGE 02 durch Kombi-Tickets bei Veranstaltungen
- Für die Bewohner der Nutzungsart 1 der ANLAGE 02 können Mietertickets zur Verfügung gestellt werden. Dies kann vollumfänglich oder auch anteilig durch den Bauherrn z. B. durch Zuschüsse zu Zeitkarten erfolgen.
  - Die Menge der Zeitkarten kann von der Wohnungsgröße abhängig sein.

- Wechselt der Mieter während der Laufzeit der Maßnahme und nimmt der neue Mieter das Angebot nicht an, so wird die Maßnahme nur für den vorherigen Mieter angerechnet.

### 5.4.3 Förderung der Fahrradnutzung

Auch die Fahrradnutzung stellt einen wichtigen Baustein des Mobilitätskonzeptes dar. Die grundsätzlichen Anforderungen an die Anzahl und die Gestaltung von Fahrradabstellanlagen müssen erfüllt und können nicht in dem Mobilitätskonzept als stellplatzmindernde Maßnahme aufgeführt werden.

Folgende zusätzlichen Anforderungen können angerechnet werden:

- Die notwendigen Abstellplätze für Fahrräder eines Vorhabens für Besucher bzw. öffentlich zugängliche Fahrradabstellplätze sollen wettergeschützt bzw. mindestens überdacht sein.
- Außerhalb der Bewegungsflächen ist zusätzlich eine Fläche von 3 qm für Kinder- oder Lastenanhänger und ähnliches vorzusehen. Die Kosten sind in einem angemessenen Umfang anrechenbar. Dies wird jeweils für 10 Abstellplätze empfohlen.
- Zur Förderung der Radnutzung der Nutzungsarten 2 bis 10 insbesondere für Beschäftigte ist die Bereitstellung der erforderlichen Rad-Infrastruktur (Umkleiden, Duschen) am Beschäftigungsort erforderlich.
- Weiterhin sollte zur Förderung der Radnutzung der Nutzungsarten 2 bis 10 für Beschäftigte, Kunden sowie Besucher die Bereitstellung von Schließfächern sowie Lademöglichkeiten für E-Bikes, Pedelecs oder sonstige Elektrokleinstfahrzeuge erfolgen.

### 5.4.4 Sonstige Angebote

Aufgrund der dynamischen Entwicklung im Bereich des Mobilitätsmanagements können hier nicht alle Maßnahmen abschließend aufgeführt werden. Es soll weiterhin Raum für Innovationen sein. Auch hier gilt, dass in dem Mobilitätskonzept glaubwürdig nachgewiesen werden muss, dass mit der entsprechenden Maßnahme die Kfz-Nutzung und damit der Stellplatzbedarf reduziert wird.

Denkbar sind dabei weitere Sharing-Angebote (Bike-/Rollersharing) oder die Förderung der Gemeinschaftsnutzung von Lastenrädern, Fahrradanhängern u. ä.. Für die Maßnahmen muss dargestellt werden, wie die Durchführung und Unterhaltung gesichert sowie die Endnutzer informiert und animiert werden, diese Maßnahme dauerhaft anzunehmen.

Um eine nachhaltige Verkehrsnachfrage bzw. hohe Nutzungsanteile im Umweltverbund (Fuß, Fahrrad, ÖV) und somit eine Reduzierung der notwendigen Stellplätze für die (End-)Nutzer der gewerblichen Verkehrsquellen 2-10 zu erzielen, kann der Bauherr die Mieter (Büro / Gewerbe) bei der Erstellung eines betrieblichen Mobilitätskonzepts unterstützen.

Hierdurch kann eine Reduzierung der notwendigen Stellplätze für gewerbliche Nutzungen erfolgen. Für die Anrechnung sind folgende Mindestanforderungen zu erfüllen:

- Informationen sowie Hilfestellung bei der Erarbeitung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements. Hierzu zählen:
  - Anteilige Kostenübernahme der Erarbeitung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements durch den Bauherrn
  - Zuschüsse zu ÖPNV-Angeboten
  - Zuschüsse bei der Nutzung der bestehenden Leihfahräder und -roller sowie Carsharing-Angebote im Umfeld des Vorhabens durch den Bauherrn
  - Förderung von Fahrgemeinschaften
  - Zuschüsse beim Kauf oder Leasing von Fahrrädern, Pedelecs, E-Bikes für die Beschäftigten durch den Bauherrn

## **6 Ablösebeträge**

Die "Satzung der Stadt Erfurt zur Ablösung von Stellplatzverpflichtungen" ist in ihrer jeweils geltenden Fassung anzuwenden. Nicht realisierte Stellplätze, welche nicht durch Mobilitätsmaßnahmen im Sinne dieser Handlungsrichtlinie reduziert werden, sind – sofern dem zugestimmt werden kann – entsprechend dieser Satzung abzulösen.

## **7 In-Kraft-Treten**

Die Handlungsrichtlinie tritt einen Tag nach der Bekanntgabe des Beschlusses im Amtsblatt in Kraft.

gez. A. Bausewein  
Andreas Bausewein  
Oberbürgermeister

## ANLAGE 01      Geltungsbereich

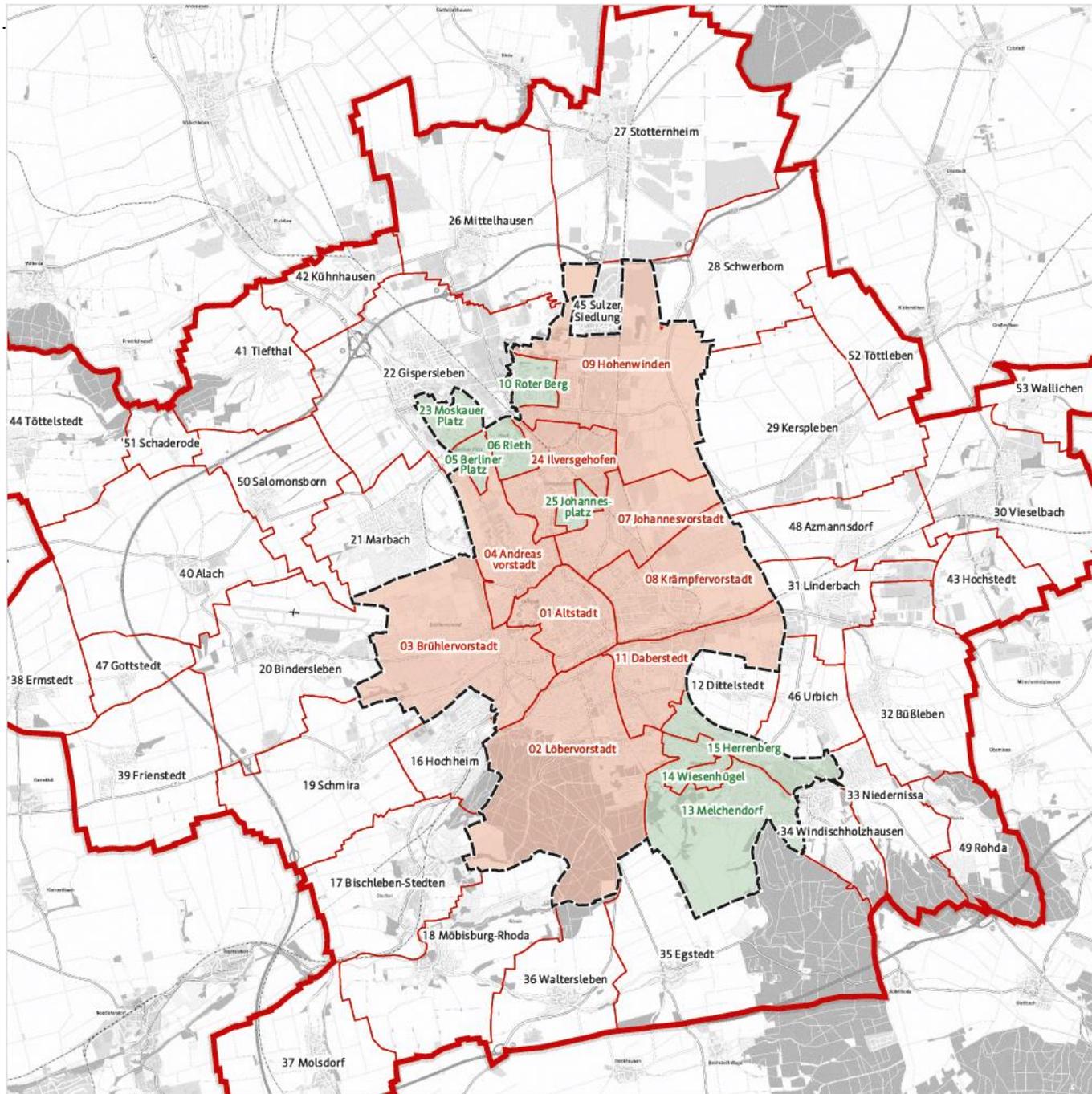
Der Geltungsbereich beinhaltet folgende Stadtteile:

städtisch:

- 01 Altstadt
- 02 Löbervorstadt
- 03 Brühler Vorstadt
- 04 Andreasvorstadt
- 07 Johannesvorstadt
- 08 Krämpfervorstadt
- 09 Hohenwinden
- 11 Daberstedt
- 24 Ilversgehofener Platz

Großwohnsiedlungen:

- 05 Berliner Platz
- 06 Rieth
- 10 Roter Berg
- 13 Melchendorf
- 14 Wiesenhügel
- 15 Herrenberg
- 23 Moskauer Platz
- 25 Johannesplatz



## LEGENDE

-  Geltungsbereich
-  Stadtgrenze Erfurt
-  Stadtteilgrenze
-  städtische Stadtgebiete
-  Stadtgebiete Großwohnsiedlungen



HANDLUNGSRICHTLINIE FÜR DIE HERSTELLUNG VON FAHRRADABSTELLPLÄTZEN UND KFZ-STELLPLÄTZEN  
**Geltungsbereich**

**Erfurt**  
 LANDESHAUPTSTADT  
 THÜRINGEN  
 Stadtverwaltung

Kartengrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung	Maßstab: ohne	Stand: 09.07.2021
---	---------------	-------------------

Dezernat Kultur und Stadtentwicklung  
 Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

## ANLAGE 02 Richtzahlentabelle

In der Richtzahlentabelle sind die Abminderungen aufgrund der ÖPNV-Erschließungsqualität für die Nutzungsarten 1.1 – 1.2.6 Einfamilienhäuser, Mehrfamilienhäuser, sozialer Wohnungsbau; 2.1-2.2 Büro und Verwaltungsgebäude, 3.1-3.2 Verkaufsstätten, 4 Versammlungsstätten und 8.1-8.2 Grundschulen sowie Sonstige Schulen bereits enthalten. Dabei wurden die Werte jeweils mit zwei Stellen nach dem Komma auf die Werte 0,05 bzw. 0,10 gerundet.

Zone I Einzugsbereich von der Haltestelle maximal 300m bei einem Takt von min. 10 Minuten in der Hauptverkehrszeit oder 800m um den Hauptbahnhof → Reduzierung um 15%

Zone II Einzugsbereich von der Haltestelle maximal 400m bei einem Takt von min. 20 Minuten in der Hauptverkehrszeit oder 1.000m um den Hauptbahnhof → Reduzierung um 5%

Zone III alle übrigen Gebiete → keine Reduzierung

Ab einer Parkraumauslastung von 85% wird von einer vollen Belegung ausgegangen. Liegt in einem Gebiet eine nächtliche Auslastung von weniger als 85% vor, kann die Anzahl der herzustellenden Stellplätze entsprechend der Richtwerttabelle für die Verkehrsquelle Wohnen minimiert werden.

Nr.	Verkehrsquelle	Fahrräder			Kraftfahrzeuge			
		Zahl Abstellplätze	der davon für Besucher	Anteil	Zahl der Stellplätze			davon für Besucher
					Zone I	Zone II	Zone III	
<b>1</b>	<b>Wohngebäude</b>							
1.1	Einfamilienhäuser	-	-		1,70 je Wohnung	1,90 je Wohnung	2,00 je Wohnung	-
1.2.1	Mehrfamilienhäuser und sonstige Gebäude mit Wohnungen über 100 m <sup>2</sup>	1 je 35 Wohnfläche	m <sup>2</sup> 10 % mind. aber 2 Abstellplätze		1,25 je Wohnung	1,40 je Wohnung	1,50 je Wohnung	10 %
1.2.2	Mehrfamilienhäuser und sonstige Gebäude mit Wohnungen von 50 m <sup>2</sup> bis 100 m <sup>2</sup> je Wohnung in Gebieten mit Parkraumauslastung über 85%	1 je 35 Wohnfläche	m <sup>2</sup> 10 % mind. aber 2 Abstellplätze		1,00 je Wohnung	1,10 je Wohnung	1,20 je Wohnung	10 %

Nr.	Verkehrsquelle	Fahrräder			Kraftfahrzeuge				
		Zahl Abstellplätze	der Wohnfläche	davon für Besucher	Anteil	Zahl der Stellplätze			davon für Besucher
					Zone I	Zone II	Zone III		
1.2.3	Mehrfamilienhäuser und sonstige Gebäude mit Wohnungen bis 50 m <sup>2</sup> je Wohnung in Gebieten mit Parkraumauslastungen über 85%	1 je 35	m <sup>2</sup>	10 % mind. aber 2 Abstellplätze	0,85 je Wohnung	0,95 je Wohnung	1,00 je Wohnung	10 %	
1.2.4	Mehrfamilienhäuser und sonstige Gebäude mit Wohnungen -von 50 m <sup>2</sup> bis 100 m <sup>2</sup> je Wohnung in Gebieten mit geringerer Parkraumauslastung als 85%	1 je 35	m <sup>2</sup>	10 % mind. aber 2 Abstellplätze	0,85 je Wohnung	0,95 je Wohnung	1,00 je Wohnung	10 %	
1.2.5	Mehrfamilienhäuser und sonstige Gebäude mit Wohnungen bis 50 m <sup>2</sup> je Wohnung in Gebieten mit geringerer Parkraumauslastungen als 85%	1 je 35	m <sup>2</sup>	10 % mind. aber 2 Abstellplätze	0,70 je Wohnung	0,80 je Wohnung	0,85 je Wohnung	10 %	
1.2.6	soz. Wohnungsbau	1 je 35	m <sup>2</sup>	10 % mind. aber 2 Abstellplätze	0,65 je Wohnung	0,75 je Wohnung	0,80 je Wohnung	-	
1.3	Gebäude mit Altenwohnungen	1 je 4 Wohnungen		10 % mind. aber 2 Abstellplätze	0,20 je Wohnung			20 %	
1.4	Wochenend- und Ferienhäuser	1 je Wohnung		-	1,00 je Wohnung			-	
1.5	Kinder- und Jugendwohnheime	1 je 2 Betten, jedoch 2 Abstellplätze		10 % mind. aber 2 Abstellplätze	1,00 je 15 Betten, jedoch mind. 2 Stellplätze			75 %	

Nr.	Verkehrsquelle	Fahrräder			Kraftfahrzeuge				
		Zahl Abstellplätze	der davon für Besucher	Anteil	Zahl der Stellplätze			davon für Besucher	Anteil
				Zone I	Zone II	Zone III			
1.6	Altenwohnheime, Altenheime	1 je 10 Betten, jedoch mind. 2 Abstellplätze	10 % mind. aber mind. 2 Abstellplätze		1,00 je 11,5 Betten, jedoch mind. 3 Stellplätze			75 %	
1.7	Sonstige Wohnheime	1 je 2 Betten, jedoch mind. 2 Abstellplätze	10 % mind. aber mind. 2 Abstellplätze		1,00 je 3,5 Betten			10 %	
<b>2</b>	<b>Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen<sup>1)</sup></b>								
2.1	Büro- und Verwaltungsräume allgemein außerhalb der Innenstadt <sup>1)</sup>	1 je 90m <sup>2</sup> Nutzfläche, 1 je Einheit	10 % mind.		0,85 je 35 m <sup>2</sup> Nutzfläche	0,95 je 35 m <sup>2</sup> Nutzfläche	1,00 je 35 m <sup>2</sup> Nutzfläche	20 %	
2.2	Büro- und Verwaltungsräume allgemein in der Innenstadt <sup>1)</sup>	1 je 90m <sup>2</sup> Nutzfläche, 1 je Einheit	10 % mind.		0,85 je 40 m <sup>2</sup> Nutzfläche	0,95 je 40 m <sup>2</sup> Nutzfläche	1,00 je 40 m <sup>2</sup> Nutzfläche	20 %	
2.3	Räume mit erheblichem Besucherverkehr (Schalter-, Abfertigungs- oder Beratungsräume, Arztpraxen und dergleichen)	1 je 70 m <sup>2</sup> Nutzfläche, mind. 3 je Einheit	75 %		1,00 je jedoch mind. 3 Stellplätze	25 m <sup>2</sup>	Nutzfläche,	75 %	
<b>3</b>	<b>Verkaufsstätten</b>								
3.1	Läden, Geschäftshäuser außerhalb der Innenstadtlage <sup>1)</sup>	1 je 25 m <sup>2</sup> Verkaufsnutzfläche, mind. 3 je Einheit	75 %		0,85 je 35 m <sup>2</sup> Verkaufsnutzfläche, jedoch mind. 2 Stellplätze je Laden	0,95 je 35 m <sup>2</sup>	1,00 je 35 m <sup>2</sup>	75 %	

Nr.	Verkehrsquelle	Fahrräder			Kraftfahrzeuge				
		Zahl Abstellplätze	der davon für Besucher	Anteil	Zahl der Stellplätze			davon für Besucher	Anteil
					Zone I	Zone II	Zone III		
3.2	Läden, Geschäftshäuser in Innenstadtlage <sup>1)</sup>	1 je 25 m <sup>2</sup> Verkaufs-nutzfläche, mind. 3 je Einheit	75 %		0,85 je 40 m <sup>2</sup>	0,95 je 40 m <sup>2</sup>	1,00 je 40 m <sup>2</sup>	75 %	
					Verkaufsnutzfläche, jedoch mind. 2 Stellplätze je Laden				
3.3	Geschäftshäuser mit geringem Besucherverkehr	1 je 50 m <sup>2</sup> Verkaufs-nutzfläche, mind. 1 je Einheit	75 %		1,00 je 50 m <sup>2</sup> Verkaufs-nutzfläche			75 %	
3.4	Großflächige Einzelhandelsbetriebe außerhalb von Kerngebieten	1 je 70 m <sup>2</sup> Verkaufs-nutzfläche, mind. 2 je Einheit	75 %		1,00 je 15 m <sup>2</sup> Verkaufs-nutzfläche			90 %	
<b>4</b>	<b>Versammlungsstätten (außer Sportstätten), Kirchen</b>								
4.1	Versammlungsstätten außerhalb der Innenstadt II) (z. B. Theater, Konzerthäuser, Mehrzweckhallen)	1 je 10 Sitzplätze	90 %		0,85 je 5 Sitzplätze	0,95 je 5 Sitzplätze	1,00 je 5 Sitzplätze	90 %	
4.2	Versammlungsstätten in Innenstadtlage II)	1 je 5 Sitzplätze	90 %		0,85 je 20 Sitzplätze	0,95 je 20 Sitzplätze	1,00 je 20 Sitzplätze	90 %	
4.3	Sonstige Versammlungsstätten (z. B. Lichtspieltheater, Schulaulen, Vortragssäle)	1 je 10 Sitzplätze	90 %		0,85 je 8 Sitzplätze	0,95 je 8 Sitzplätze	1,00 je 8 Sitzplätze	90 %	
4.4	Gemeindekirchen	1 je 20 Sitzplätze	90 %		0,85 je 25 Sitzplätze	0,95 je 25 Sitzplätze	1,00 je 25 Sitzplätze	90 %	
4.5	Kirchen von überörtlicher Bedeutung	1 je 20 Sitzplätze	90 %		0,85 je 15 Sitzplätze	0,95 je 15 Sitzplätze	1,00 je 15 Sitzplätze	90 %	

Nr.	Verkehrsquelle	Fahrräder			Kraftfahrzeuge				
		Zahl Abstellplätze	der davon für Besucher	Anteil	Zahl der Stellplätze Zone I	Zone II	Zone III	davon für Besucher	Anteil
<b>5</b>	<b>Sportstätten</b>								
5.1	Sportplätze und Sportstadien	1 je 250 m <sup>2</sup> Sportfläche zusätzlich 1 je 15 Besucherplätze			1,00 je 250 m <sup>2</sup> Sportfläche, zusätzlich 1,00 je 12,5 Besucherplätze				
5.2	Spiel- und Sporthallen	1 je 50 m <sup>2</sup> Hallenfläche, zusätzlich 1 je 15 Besucherplätze			1,00 je 50 m <sup>2</sup> Hallenfläche, zusätzlich 1,00 je 12,5 Besucherplätze				
5.3	Freibäder und Freiluftbäder	1 je 100 m <sup>2</sup> Grundstücksfläche			1,00 je 250 m <sup>2</sup> Grundstücksfläche				-
5.4	Hallenbäder	1 je 5 Kleiderablagen, zusätzlich 1 je 10 Besucherplätze			1,00 je 8 Kleiderablagen, zusätzlich 1 je 12,5 Besucherplätze				-
5.5	Tennisplätze	1 je Spielfeld, zusätzlich 1 je 20 Besucherplätze			4,00 je Spielfeld, zusätzlich 1,00 je 12,5 Besucherplätze				-
5.6	Minigolfplätze	5 je Minigolfanlage			6,00 je Minigolfanlage				-
5.7	Kegel-, Bowlingbahnen	1 je Bahn			4,00 je Bahn				-
5.8	Bootshäuser und Bootsliegeplätze	1 je 3 Boote			1,00 je 3 Boote				-
<b>6</b>	<b>Gaststätten und Beherbergungsbetriebe</b>								
6.1	Gaststätten in Innenstadtlage <sup>1)</sup>	1 je 4,5 Sitzplätze	90 %		1,00 je 10 Sitzplätze				75 %
6.2	Gaststätten außerhalb der Innenstadt <sup>1)</sup>	1 je 4,5 Sitzplätze	90 %		1,00 je 6 Sitzplätze				75 %

Nr.	Verkehrsquelle	Fahrräder			Kraftfahrzeuge				
		Zahl Abstellplätze	der davon für Besucher	Anteil	Zahl der Stellplätze			davon für Besucher	Anteil
					Zone I	Zone II	Zone III		
6.3	Hotels, Pensionen, Kurheime und andere Beherbergungsbetriebe	1 je 12 Betten, für zugehörigen Restaurantbetrieb Zuschlag nach Nr. 6.1 oder 6.2	25 %		1,00 je 2,5 Zimmer, für zugehörigen Restaurantbetrieb Zuschlag nach Nr. 6.1 oder 6.2			75 %	
6.4	Jugendherbergen	1 je 10 Betten	25 %		1,00 je 10 Betten			75 %	
<b>7</b>	<b>Krankenanstalten</b>								
7.1	Krankenhäuser von überörtlicher Bedeutung (z. B. Universitätskliniken, Schwerpunkt-krankenhäuser), Privatkliniken	1 je 30 Betten	20 %		1,00 je 3,5 Betten			60 %	
7.2	Krankenhäuser von örtlicher Bedeutung	1 je 20 Betten	20 %		1,00 je 5 Betten			60 %	
7.3	Sanatorien, Kuranstalten, Anstalten für langfristig Kranke	1 je 30 Betten	20 %		1,00 je 3 Betten			25 %	
<b>8</b>	<b>Schulen, Einrichtungen der Jugendförderung</b>								
8.1	Grundschulen	1 je 3,3 Schüler	10 %		0,85 je 30 Schüler	je 0,95 je 30 Schüler	je 1,00 je 30 Schüler	je -	

Nr.	Verkehrsquelle	Fahrräder			Kraftfahrzeuge			
		Zahl Abstellplätze	der davon für Besucher	Anteil	Zahl der Stellplätze			davon für Besucher
					Zone I	Zone II	Zone III	
8.2	Sonstige allgemeinbildende Berufsschulen, Berufsfachschulen	Schulen, 1 je 3,3 Schüler	10 %		0,85 je 25 Schüler, zusätzlich 0,85 je 7,5 Schüler über 18 Jahre	0,95 je 25 Schüler, zusätzlich 0,95 je 7,5 Schüler über 18 Jahre	1,00 je 25 Schüler, zusätzlich 1,00 je 7,5 Schüler über 18 Jahre	-
8.3	Sonderschulen für Behinderte	1,00 je 15 Schüler	-		1 je 15 Schüler			10 %
8.4	Fachhochschulen, Hochschulen	1 je 3,3 Studenten	20 %		1,00 je 3 Studierende			-
8.5	Kindergärten, Kindertagesstätten	1 je 10 Kinder	50 %		1,00 je 25 Kinder, jedoch mind. 2 Stellplätze			-
8.6	Jugendfreizeitheime und dergleichen	1 je 3,3 Besucherplätze	90 %		1,00 je 15 Besucherplätze			-
<b>9</b>	<b>Gewerbliche Anlagen</b>							
9.1	Handwerks- und Industriebetriebe	1 je 225 m <sup>2</sup> Nutzfläche oder je 5 Beschäftigte <sup>III)</sup>	10 %		1,00 je 60 m <sup>2</sup> Nutzfläche oder je 3 Beschäftigte <sup>III)</sup>			10 % - 30 %
9.2	Lagerräume, Lagerplätze, Ausstellungs- und Verkaufsplätze	1 je 100 m <sup>2</sup> Nutzfläche oder je 5 Beschäftigte <sup>III)</sup>	10 %		1,00 je 90 m <sup>2</sup> Nutzfläche oder je 3 Beschäftigte <sup>III)</sup>			-
9.3	Kraftfahrzeugwerkstätten	-			6,00 je Wartungs- od. Reparaturstand			-
9.4	Tankstellen mit Pflegeplätzen	-			10,00 je Pflegeplatz			-

Nr.	Verkehrsquelle	Fahrräder			Kraftfahrzeuge			
		Zahl Abstellplätze	der davon für Besucher	Anteil	Zahl der Stellplätze		davon für Besucher	
					Zone I	Zone II	Zone III	
9.5	Kraftfahrzeugwaschstraßen	-			4,00 je Waschanlage			-
10	Verschiedenes							
10.1	Kleingartenanlagen	1 je 1.000m <sup>2</sup> Grundstücksfläche	80 %		1,00 je 3 Kleingärten			-
10.2	Friedhöfe	1 je 1.000 m <sup>2</sup> Grundstücksfläche	80 %		1,00 je 2 000 m <sup>2</sup> Grundstücksfläche, - jedoch mind. 10 Stellplätze			
10.3	Spiel- und Automatenhallen	1 je 40 m <sup>2</sup> Nutzfläche, mind. 3 Abstellplätze	75 %		1,00 je 20 m <sup>2</sup> Spielhallenfläche, - mindestens jedoch 3 Stellplätze			

- I) Für neue Bürostrukturen/-formen wie Co-Working-Space oder ähnliches sind die notwendigen Stellplätze für Fahrräder und Kraftfahrzeuge individuell nach dem vom Bauherren vorgelegtem Konzept zu ermitteln.
- II) "Innenstadtlage" bezieht sich auf alle Bauvorhaben, die sich innerhalb des Stadtrings befinden (Binderslebener Landstraße, Biereyestraße, Gutenbergstraße, Blumenstraße, Moritzwallstraße, Schlüterstraße, Flutgraben, Straße des Friedens, Gothaer Platz, Heinrichstraße) sowie einen Umkreis von 800m um den Hauptbahnhof.
- III) Der Stellplatzbedarf ist in der Regel nach der Nutzfläche zu berechnen; ergibt sich dabei ein offensichtliches Missverhältnis zum tatsächlichen Stellplatzbedarf so ist die Zahl der Beschäftigten zu Grunde zu legen.

---

## ANLAGE 03      Gestaltungsanforderungen

### Grundsätzliche Gestaltung von Fahrradabstellanlagen

Folgende Kriterien zur Gestaltung von Fahrradabstellanlagen sind, bauvorhabenbezogen entsprechend, grundsätzlich zu erfüllen:

- Die notwendigen Abstellplätze für Fahrräder eines Vorhabens, die einem festen Benutzerkreis zugeordnet sind (z. B. Bewohnern oder Beschäftigten), sind in einem wettergeschützten und abschließbaren Bereich unterzubringen.
- Abstellplätze für Fahrräder müssen gut zugänglich, ausreichend beleuchtet und von der öffentlichen Verkehrsfläche verkehrssicher erreichbar sein.
- Sie sind möglichst nah am Eingang des Gebäudes bzw. in den Tiefgaragen möglichst nah an den Treppenaufgängen zu realisieren. Insgesamt darf der Abschnitt bis zur Fahrradabstellanlage nicht mehr als drei Türen, Tore oder Engstellen aufweisen.
- Werden notwendige Abstellplätze für Fahrräder über befahrbare Rampen erschlossen, darf eine Neigung von 10 % auf 20 m Länge nicht überstiegen werden. Alternativ ist in Altbauten eine Erschließung über Schieberillen entlang von Treppen oder über ausreichend große Aufzüge möglich.
- Außer in abschließbaren Räumen sind Rahmenhalter mit einem empfohlenen Abstand von 1,50m (Mindestabstand 1,00m) anzuordnen, um ein Anschließen von Rad und Rahmen zu ermöglichen. Bei Hoch-/Tiefaufstellung können die Abstände abweichen. Bei der Wahl der Fahrradhalter ist darauf zu achten, dass möglichst jeder Fahrradtyp unabhängig von Größe, Rahmengeometrie und Reifenbreite sicher stehen kann.
- Jeder einzelne Abstellplatz muss ungehindert erreichbar sein. Sie dürfen nicht hintereinander liegen.
- Der Flächenbedarf für einen Abstellplatz beträgt mindestens 1,5 qm. Für Doppelparker, Fahrradboxen oder andere funktional gleichwertige technische Lösungen kann von diesen Maßen abgewichen werden.
- Die Bewegungsflächen sollten ausreichend dimensioniert werden, bei Senkrechtaufstellung mindestens 2,00 m tief sein.
- Die Abstellplätze, die nicht direkt an der öffentlichen Verkehrsfläche liegen, müssen über einen ausreichend breiten Erschließungsweg von mindestens 1,80m Breite angeschlossen sein.

### Grundsätzliche Gestaltung von Kfz-Stellplätzen

Notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge müssen ausreichend groß und so angeordnet sein, dass sie dem Zweck entsprechend genutzt werden können. Die Regelungen der Thüringer Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen (Thüringer Garagenverordnung – ThürGarVO) und die Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR der FGSV sind in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

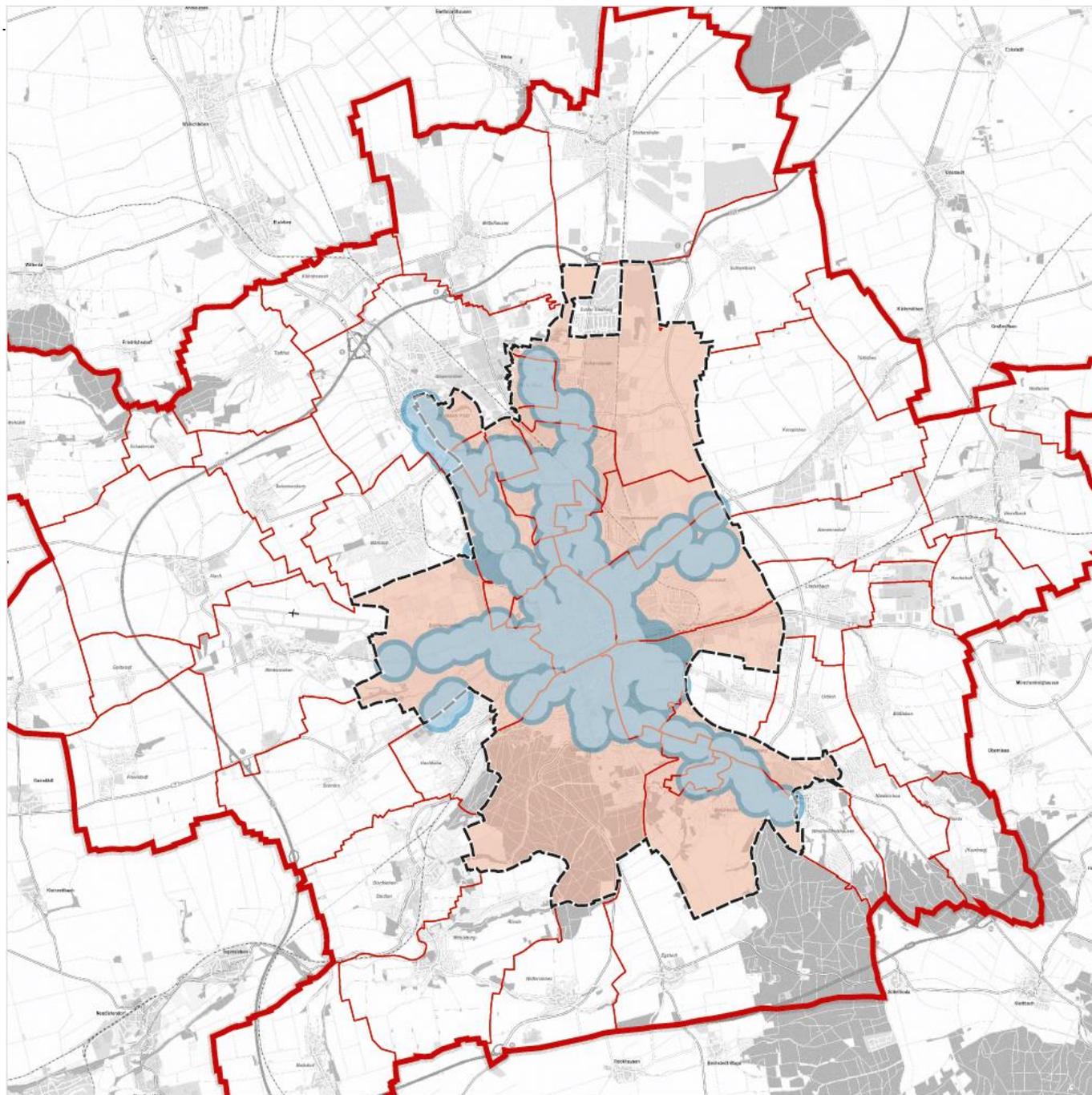
## ANLAGE 04 Erschließungsqualität

**Zone I Einzugsbereich von der Haltestelle maximal 300m bei einem Takt von min. 10 Minuten in der Hauptverkehrszeit oder 800m um den Hauptbahnhof**  
 Reduzierung um 15% bei den Nutzungsarten 1.1 – 1.2.6 Einfamilienhäuser, Mehrfamilienhäuser, sozialer Wohnungsbau; 2.1-2.2 Büro und Verwaltungsgebäude, 3.1-3.2 Verkaufsstätten, 4 Versammlungsstätten und 8.1-8.2 Schulen

Linie	Haltestellen
1 Europaplatz – Rieth – Salinenstraße – Anger – Thüringenhalle	alle
2 Ringelberg – Anger – ega – P+R-Platz Messe	alle, außer P+R-Platz Messe
3 Europaplatz – Domplatz – Anger – Urbicher Kreuz	alle, außer Windischholzhausen / X-FAB, Urbicher Kreuz
4 Bindersleben – Flughafen – Hauptfriedhof – Domplatz – Anger – Wiesenhügel	alle, außer Bindersleben, Büropark AIRFURT, Flughafen, Orionstraße
5 Zoopark – Salinenstraße – Anger – Hauptbahnhof	alle
6 Rieth – Domplatz – Anger – Steigerstraße	alle
9 Daberstedt – Hauptbahnhof – Salinenstraße – Nordbahnhof	alle

**Zone II Einzugsbereich von der Haltestelle maximal 400m bei einem Takt von min. 20 Minuten in der Hauptverkehrszeit**  
 Reduzierung um 5% bei den Nutzungsarten 1.1 – 1.2.6 Einfamilienhäuser, Mehrfamilienhäuser, sozialer Wohnungsbau; 2.1-2.2 Büro und Verwaltungsgebäude, 3.1-3.2 Verkaufsstätten, 4 Versammlungsstätten und 8.1-8.2 Schulen

Linie	Haltestellen
1 Europaplatz – Rieth – Salinenstraße – Anger – Thüringenhalle	alle
2 Ringelberg – Anger – ega – P+R-Platz Messe	alle, außer P+R-Platz-Messe
3 Europaplatz – Domplatz – Anger – Urbicher Kreuz	alle, außer Windischholzhausen / X-FAB, Urbicher Kreuz
4 Bindersleben – Flughafen – Hauptfriedhof – Domplatz – Anger – Wiesenhügel	alle, außer Bindersleben, Büropark AIRFURT, Flughafen, Orionstraße
5 Zoopark – Salinenstraße – Anger – Hauptbahnhof	alle
6 Rieth – Domplatz – Anger – Steigerstraße	alle
9 Daberstedt – Hauptbahnhof – Salinenstraße – Nordbahnhof	alle
60 Urbicher Kreuz – Dittelstedt – Hauptbahnhof – Möbisburg	Thomaseck – Hauptbahnhof – Rudolstädter Straße – Einkaufszentrum
90 Domplatz – Marbach – Salomonsborn	Domplatz-Nord bis Universitätsbibliothek



LEGENDE

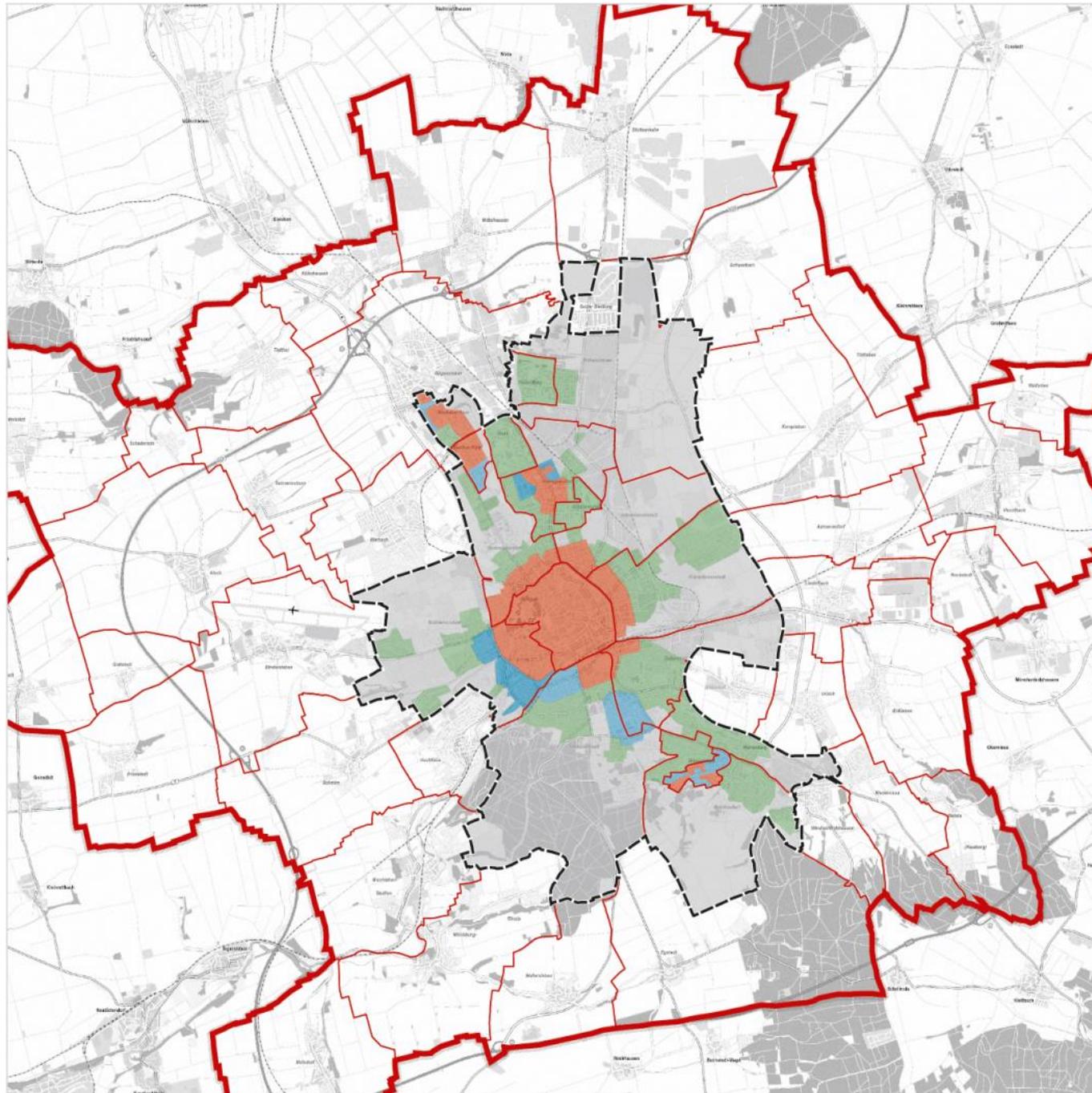
- Stadtgrenze Erfurt
- Stadtteilgrenze
- Geltungsbereich nach Stadtteilen
- ÖV-Einzugsbereich - Zone I  
300m mit mind. 10-Minuten-Takt  
oder 800m um Hauptbahnhof
- ÖV-Einzugsbereich - Zone II  
400m mit mind. 20-Minuten-Takt  
oder 1000m um Hauptbahnhof



HANDLUNGSRICHTLINIE FÜR DIE  
HERSTELLUNG VON FAHRRADABSTELL-  
PLÄTZEN UND KFZ-STELLPLÄTZEN  
**Einzugsradien ÖPNV**

**Erfurt**  
LANDESHAUPTSTADT  
THÜRINGEN  
Stadtverwaltung

Kartengrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung	Maßstab: ohne	Stand: 09.07.2021
Dezernat Kultur und Stadtentwicklung Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung		



LEGENDE

- > 85%-Auslastung (nachts)
- < 85%-Auslastung (nachts)
- fachliche Einschätzung notwendig
- keine Wohnnutzung



HANDLUNGSRICHTLINIE FÜR DIE  
HERSTELLUNG VON FAHRRADABSTELL-  
PLÄTZEN UND KFZ-STELLPLÄTZEN  
**Parkraumauslastungen nachts**

**Erfurt**  
LANDESHAUPTSTADT  
THÜRINGEN  
Stadtverwaltung

Kartgrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung	Maßstab: ohne	Stand: 19.03.2021
---	---------------	-------------------

Dezernat Kultur und Stadtentwicklung  
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

---

## **ANLAGE 06            Geltende Rahmenbedingungen**

Es sind in der jeweils gültigen Fassung folgende Satzungen bzw. Beschlüsse zu berücksichtigen. Hier ist der Stand vom Mai 2021 abgedruckt:

### **Begrünungssatzung bei Baumaßnahmen in der Stadt Erfurt**

Entsprechend der Begrünungssatzung der Stadt Erfurt §4 (3) ist für je vier offene oberirdische Stellplätze für Kraftfahrzeuge mindestens ein Baum 1. Ordnung mit 18/20 cm Stammumfang, gemessen in 1 m Höhe, zu pflanzen. Der Ort der Pflanzung wird durch das Bauamt vorgegeben. Eine ordnungsgemäße Pflege und Unterhaltung der Bäume muss gewährleistet sein. Die Bäume sind in geeigneter Weise zu schützen.

Weiterhin schreibt §4 (5) vor, dass nicht überbaute Flächen über Tiefgaragen, ausgenommen Zufahrten und Zugänge, mindestens im Umfang von 20 % gärtnerisch anzulegen sind. Die Begrünungssatzung ist in der jeweils gültigen Fassung anzuwenden.

### **Elektromobilität**

Gemäß Stadtratsbeschluss DS 1117/16 Förderung Elektromobilität sollen für planbedürftige Bauvorhaben mit mehr als zehn Tiefgaragenplätzen mindestens 10 % der Stellplätze über die technische Infrastruktur für einen Ladeanschluss für Elektroautos mit einer Mindestleistung von je 3,6 KW verfügen und die Infrastruktur der Elektrizitätsversorgung dafür ausgelegt sein. Weiterhin sind bauliche Maßnahmen zu vereinbaren, die eine künftige Nachrüstung weiterer Stellplätze mit Ladeinfrastruktur mit geringem Aufwand ermöglichen, z.B. Vorhaltung von Anschlussleistungen, Kabeltrassen und Leerrohren. Das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) ist in der jeweils gültigen Fassung zu berücksichtigen.



**Jährliche Kosten:**

## Carsharing:

Übernahme der monatlichen Betriebskosten (Reinigung, Instandhaltung) für drei Stellplätze	$3 * 12 * 20 \text{ €}$	720,00 Euro/Jahr
Beteiligung an monatlichen Kosten für 20 Nutzer in Absprache mit dem Carsharing-Betreiber (ev. in Gutscheinform)	$20 * 12 * 20 \text{ €}$	4.800,00 Euro/Jahr
Summe Carsharing-Maßnahmen:		5.520,00 Euro/Jahr

## ÖPNV:

Ein Seniorenpaar erhält 50% Zuzahlung zum Abo Mobil65 des VMT (Abo Mobil65=64Euro/Monat, Partnerkarte=32Euro/Monat)	$12 * (64 \text{ €} + 32 \text{ €}) * 0,5$	576,00 Euro/Jahr
Für zwei Familien soll das Abo Plus zu 50% unterstützt werden (Abo Plus=55,80Euro/Monat)	$2 * 12 * 55,80 \text{ €} * 0,5$	669,60 Euro/Jahr
Mindestens weitere fünf Abo Solo sollen zu 50% unterstützt werden (Abo Solo=50,60Euro/Monat)	$5 * 12 * 50,60 \text{ €} * 0,5$	1.518,00Euro/Jahr
Summe ÖPNV-Maßnahmen:		2.763,60 Euro/Jahr

**Gesamtsumme jährliche Maßnahmen** **8.283,60 Euro/Jahr**

Laufzeit =  $80.000 / 8.283,60 = 9 \text{ Jahre } 8 \text{ Monate}$

**Ergebnis:**

Die Maßnahmen können im beantragten Rahmen für eine Laufzeit von 9 Jahren und 8 Monaten durchgeführt werden. Die Laufzeit verändert sich je nach dem wieviel Personen sich tatsächlich am Carsharing teilnehmen bzw. die Abo-Angebote nutzen.

