



GESETZBLATT

der Deutschen Demokratischen Republik

BERLIN, 1. AUGUST 1975 · SONDERDRUCK NR. 799

Anordnung Nr. 1 über die Grundsätze und Normative für die Planung der öffentlichen Straßen und Anlagen des ruhenden Verkehrs

vom 15. Juli 1975

Auf Grund des § 6 Abs. 2 der Straßenverordnung vom 22. August 1974 (GBl. I Nr. 57 S. 515) wird im Einvernehmen mit den Leitern der zuständigen zentralen Staatsorgane und den Vorsitzenden der Räte der Bezirke folgendes angeordnet:

§ 1

Die Richtlinie für die Planung der Anlagen des ruhenden Verkehrs in den Städten und Gemeinden der DDR wird für verbindlich erklärt.

§ 2

(1) Die Richtlinie ist für die Planung der Anlagen des ruhenden Verkehrs in den Städten und Gemeinden einschließlich der Erholungs- und Touristengebiete anzuwenden, in denen durch vorhandene oder geplante Gebäude bzw. bauliche Anlagen des Wohnungs-, Gesellschafts- und Industriebaus, der Erholung und Touristik einschließlich Campingplätzen ruhender Verkehr ausgelöst wird.

(2) Die Richtlinie enthält:

a) Hinweise zur Ermittlung und Deckung des Stellplatzbedarfs nach Objekten mit Hilfe der Richtwertmethode sowie

b) Hinweise für die städtebauliche Einordnung der Anlagen des ruhenden Verkehrs hinsichtlich ihrer Art, Lage und Entfernung zu den Verkehrszielen.

Sie enthält keine Hinweise für die bautechnische, ökonomische und verkehrsorganisatorische Ermittlung, Berechnung bzw. für die Projektierung von Anlagen und Ausrüstungen des ruhenden Verkehrs.

§ 3

(1) Diese Anordnung tritt am 1. September 1975 in Kraft.

(2) Gleichzeitig treten im Geltungsbereich der Richtlinie die für einzelne Bezirke und Städte eingeführten Richtlinien für die Planung von Anlagen des ruhenden Verkehrs außer Kraft.

Berlin, den 15. Juli 1975

Der Minister für Verkehrswesen

Arndt

0. Vorwort

Die weitere Entwicklung der Motorisierung und des Wohnungsbaues in der Deutschen Demokratischen Republik erfordern die langfristige Planung der Anlagen des ruhenden Verkehrs im Rahmen der Verkehrsplanung und der städtebaulichen Planung.

Die Anlagen des ruhenden Verkehrs sind entsprechend den gesellschaftlichen Erfordernissen und den Bedürfnissen der Bürger nach einheitlichen städtebaulichen, verkehrlichen und verfahrensrechtlichen Grundsätzen zu planen und zu errichten. Damit wird zur Lösung der vom VIII. Parteitag der SED gestellten Hauptaufgabe und zu dem gesellschaftlichen Anliegen der Gestaltung unserer sozialistischen Umwelt beigetragen.

Die vielfältigen Aufgaben und das Ziel der Planung von Anlagen des ruhenden Verkehrs erfordern eine enge Zusammenarbeit zwischen den Organen des Verkehrswesens, des Bauwesens, der Territorialplanung und der Deutschen Volkspolizei. Gleichfalls ergibt sich eine hohe Verantwortung der örtlichen Staatsorgane für die Lösung der Probleme des ruhenden Verkehrs.

Zur Erfüllung dieser Aufgaben dienen die in dieser Richtlinie enthaltenen Grundsätze und Richtwerte.

1. Grundsätze für die Planung

Im Zeitraum bis 1990 ist gegenüber 1970 etwa mit einer Verdreifachung des Pkw-Bestandes zu rechnen. Um das Jahr 2010 wird ein Motorisierungsgrad von 1 Pkw/3,5 Einwohner (EW) zu erwarten sein.

Diese Motorisierungsentwicklung hat ein ständiges Ansteigen des Bedarfs an Stellplätzen vor allem in Neubauwohngebieten und innerstädtischen Gebieten zur Folge. Der Entwicklung ist durch eine zielgerichtete Parkraumplanung unter Berücksichtigung einer optimalen Arbeitsteilung zwischen den öffentlichen und den individuellen Personenverkehrsmitteln Rechnung zu tragen.

Dabei ist von folgenden Grundsätzen auszugehen:

- Die Anlagen des ruhenden Verkehrs¹⁾ sind entsprechend den gesellschaftlichen Bedürfnissen und volkswirtschaftlichen Möglichkeiten nach einheitlichen städtebaulichen, verkehrlichen und verfahrensrechtlichen Grundsätzen zu planen.
- Die bedarfsgerechte Einordnung der Anlagen des ruhenden Verkehrs erfordert eine enge Zusammenarbeit zwischen den Organen des Verkehrswesens, des Bauwesens, der Territorialplanung und der Deutschen Volkspolizei.
- Der aus der Motorisierungsentwicklung resultierende Flächenbedarf für die Anlagen des ruhenden Verkehrs kann nur im Rahmen der volkswirtschaftlichen Möglichkeiten schrittweise abgedeckt werden. Bei der Planung von Neubauwohn- und Rekonstruktionsgebieten ist von einer vollen Bedarfsdeckung auszugehen. Für Altbauwohngebiete sowie für kompakte Arbeitsstättengebiete können Einschränkungen zeitweilig, in dichten gesellschaftlichen Zentren ständig, notwendig werden.

Diese Einschränkungen beziehen sich auf die Bereitstellung von Stellplätzen sowie die Benutzung des individuellen Kraftfahrzeuges im Berufsverkehr.

¹⁾ siehe TGL 173-17, Blatt 2

- Bei der Ausweisung der Standorte der Anlagen des ruhenden Verkehrs ist zwischen dem ruhenden und dem fließenden Verkehr eine Übereinstimmung herzustellen und den Anforderungen des Umweltschutzes Rechnung zu tragen.

Zur besseren Befriedigung des Stellplatzbedarfs sind Maßnahmen der Verkehrsorganisation, wie Parkzeitregulierung, Parkleitsystem, park-and-ride-System, vorzusehen.

- Bei der Planung von Anlagen des ruhenden Verkehrs ist eine rationelle Flächennutzung zu gewährleisten.
- Die Etappen des Ausbaues sind entsprechend den Erfordernissen und den volkswirtschaftlichen Möglichkeiten festzulegen.

2. Ermittlung des Stellplatzbedarfs

2.1. Verpflichtungen zur Bedarfsermittlung

2.1.1. Für Investitionsvorhaben des Wohnungs-, Gesellschafts- und Industriebaues ist der Bedarf an Stellplätzen für den ruhenden Verkehr zu ermitteln.

2.1.2. Für bereits bebaute Gebiete und vorhandene Einzelobjekte ist die Bedarfsermittlung nachzuholen bei

- Rekonstruktionsvorhaben,
- Nutzungsänderungen,
- Parkraumdefizit.

Sind in Altbaugebieten mit mehrgeschossiger Bebauung Lückenschließungen vorgesehen, ist der Stellplatzbedarf für das Objekt und das angrenzende Gebiet zu ermitteln.

2.1.3. Die Verpflichtungen zur Bedarfsermittlung gemäß den Abschnitten 2.1.1. und 2.1.2. erstrecken sich auch auf Anlagen der Erholung und Touristik innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften.

2.1.4. Der Stellplatzbedarf ist für den Prognoserichtwert der Motorisierung gemäß Abschn. 2.2.1. und den zwischenzeitlichen Bedarf in Etappen von 5 Jahren zu bestimmen.

2.2. Methoden der Bedarfsermittlung

2.2.1. Grundlage der Bedarfsermittlung sind die Richtwerte der Anlagen 1a und 1b¹⁾.

Den Werten liegt ein Motorisierungsgrad von 1 Pkw/3,5 EW (Prognoserichtwert) zugrunde. Zur Bestimmung des Bedarfs für den im Generalverkehrsplan ausgewiesenen Prognoserichtwert der Motorisierung sowie des zwischenzeitlichen Bedarfs sind die Richtwerte mit den Umrechnungskoeffizienten der Anlage 2 zu multiplizieren. Der Prognoserichtwert von 1 Pkw/3,5 EW ist anzusetzen, wenn der Generalverkehrsplan der Stadt bzw. des Bezirkes hierzu keine Aussage enthält.

Die Richtwerte weisen den Stellplatzbedarf der Anwohner, Besucher und Beschäftigten aus. Der Stellplatzbedarf für Taxi, Dienstfahrzeuge und Nutzfahrzeuge ist zusätzlich zu ermitteln.

¹⁾ Zur Anwendung der Richtwerte siehe Anlage 3.

2.2.2. Die Richtwerte der Anlage 1 a gelten für Neu- und Altbauwohngebiete. Bei Bedarfsermittlungen für Altbauwohngebiete, deren Kraftfahrzeugbestand voraussichtlich auch künftig unter dem Durchschnitt liegt, sind die Umrechnungskoeffizienten entsprechend zu verändern. Der Stellplatzbedarf gesellschaftlicher Einrichtungen, deren Einzugsbereich über das betreffende Wohngebiet hinausgeht, ist mit den Richtwerten der Anlage 1 b zu ermitteln.

2.2.3. Die Toleranzbereiche der Richtwerte nach Anlage 1b berücksichtigen die Faktoren, die neben dem Motorisierungsgrad den Umfang des ruhenden Verkehrs beeinflussen, wie die Bedeutung, Attraktivität und Lage der Einrichtungen, die Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel und die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Straßennetzes.

Die zutreffenden Werte innerhalb der Richtwertspannen sollten auf der Grundlage von Verkehrserhebungen bestimmt werden. Stehen keine Zählergebnisse zur Verfügung, sind die Mittelwerte anzuwenden.

2.2.4. Bei Bedarfsermittlungen für Gebiete mit gemischter Nutzung sind die Stellplatzanforderungen der einzelnen Einrichtungen ohne Abminderung zu addieren, da die Richtwerte des Stellplatzbedarfs bereits weitestgehend eine zeitliche Überlagerung der Verkehrsarten berücksichtigen.

Lediglich die Bedarfswerte von Einrichtungen der Kultur und des Sports können gleichzeitig zur Deckung des Stellplatzbedarfs anderer gesellschaftlicher Einrichtungen ausgewiesen werden, sofern vorrangig Abend- bzw. Wochenendveranstaltungen stattfinden.

2.2.5. Der Stellplatzbedarf von Einrichtungen,¹⁾ für die keine Richtwerte ausgewiesen sind, ist auf der Grundlage von Verkehrserhebungen zu ermitteln.

2.2.6. Wird für Gebäude und Einrichtungen²⁾ der maximale Stellplatzbedarf vorzeitig erwartet, sind die Umrechnungskoeffizienten für den zwischenzeitlichen Bedarf zu erhöhen.

2.3. Minderung der Bedarfswerte

2.3.1. Die Bedarfswerte für dicht überbaute Stadtzentren und Arbeitsstätten dürfen gemindert werden, wenn zwingende gesellschaftliche Gründe Beschränkungen des Individualverkehrs erfordern.

Die Minderung ist nur auf den Stellplatzbedarf der Beschäftigten (Anlage 1b) zu beziehen, wobei 30 % der Bedarfswerte nicht unterschritten werden sollen.

2.3.2. Die Minderung der Bedarfswerte ist nur zulässig, wenn eine günstige Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel garantiert ist und vorgesehene Beschränkungen des Individualverkehrs den verkehrspolitischen Zielstellungen des Generalverkehrsplanes entsprechen. Die Möglichkeit der Regulierung des ruhenden Verkehrs ohne Beeinträchtigung des Anwohner-, Besucher-, Einkaufs- und Dienstfahrzeugverkehrs ist nachzuweisen.

2.3.3. Der Umfang der Minderung der Bedarfswerte ist in der Bilanz des ruhenden Verkehrs auszuweisen.

¹⁾ z. B. Kfz-Reparatur- und Betreuungseinrichtungen, Fahrgastschiffsanlegestellen, Flugplätze

²⁾ wie Interhotels, Museen, Ausstellungs- und Sporthallen

3. Deckung des Stellplatzbedarfs

3.1. Nachweis der Bedarfsdeckung

3.1.1. Bei Investitionsvorhaben des Wohnungs-, Gesellschafts- und Industriebaues ist auf der Basis des Generalbebauungs- und Generalverkehrsplanes der Nachweis für die Deckung des ermittelten Stellplatzbedarfs wie folgt zu erbringen:

– Für den Stellplatzbedarf, der entsprechend der Bedarfsermittlung 5 Jahre nach Fertigstellung des Bauobjekts zu erwarten ist, sind Standorte, Art, Kapazität und alle erforderlichen Maßnahmen der Bau durchführung und der Sicherung des rechtzeitigen Nutzungsbeginns der Anlagen des ruhenden Verkehrs verbindlich festzulegen.

(Bei Baukomplexen gilt der Zeitpunkt 5 Jahre nach dem geplanten Fertigstellungstermin des letzten Objekts eines Bauabschnitts.)

– Für den Stellplatzbedarf, der dem Prognoserichtwert entspricht, sind Standorte, Art und Kapazität der erforderlichen Anlagen des ruhenden Verkehrs auszuweisen.

3.1.2. Für bereits bebaute Gebiete und vorhandene Einzelobjekte, für die gemäß Abschn. 2.1.2. eine Bedarfsermittlung vorgenommen wurde, sind unter Berücksichtigung des vorhandenen Stellplatzangebotes Konzeptionen zur Schaffung weiterer Parkmöglichkeiten innerhalb und im angrenzenden Gebiet auszuarbeiten.

Werden bei Rekonstruktionsvorhaben Gebrauchswerte und Nutzungsdauer der Bausubstanz auf einen Stand gebracht, der Neubauten entspricht, ist beim Nachweis der Bedarfsdeckung gemäß Abschn. 3.1.1. zu verfahren.

3.1.3. Für dicht überbaute Stadtzentren und Arbeitsstättengebiete, für die gemäß Abschn. 2.3. geminderte Bedarfswerte ermittelt wurden, ist mindestens die Deckung dieser Bedarfswerte nachzuweisen. Für den innerhalb dieser Gebiete nicht abzudeckenden Stellplatzbedarf sind verkehrsorganisatorische und bauliche Maßnahmen, wie Auffang- und park-and-ride-Parkplätze, auszuweisen.

3.1.4. Der Nachweis der Bedarfsdeckung ist auch für vorhandene und geplante Anlagen der Erholung und Touristik innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften zu erbringen.

3.2. Arten der Anlagen des ruhenden Verkehrs

Anlagen des ruhenden Verkehrs sind:

- a) außerhalb der Verkehrsflächen des fließenden Verkehrs
- ebenerdige Anlagen
 - Parkstreifen
 - befestigte Parkplätze
 - unbefestigte Parkplätze bei Saisonnutzung
 - Flachgaragen
 - mehrgeschossige oberirdische Anlagen
 - Parkpaletten
 - Hochgaragen
 - unterirdische Anlagen unter Freiflächen und Gebäuden

b) innerhalb der Verkehrsflächen des fließenden Verkehrs

- an Bordsteinen
- auf Mittelstreifen
- im Gehbahnbereich.

In Bebauungskonzeptionen sollten zur Deckung des Stellplatzbedarfs insbesondere Anlagen nach dem Buchst. a geplant werden.

In bereits bebauten Gebieten können Anlagen des ruhenden Verkehrs nach Buchst. b zusätzlich ausgewiesen werden, wenn nachweislich eine nur geringe Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs, des Fußgängerverkehrs oder des Versorgungsverkehrs eintritt.

3.3. Einordnung und Gestaltung der Anlagen des ruhenden Verkehrs

3.3.1. Mit der Planung der Anlagen des ruhenden Verkehrs ist eine zweckmäßige Einordnung der Anlagen in die Bebauungsstruktur und eine optimale Nutzung der zur Verfügung stehenden Baulandflächen zu gewährleisten.

Dabei sind:

- die Kapazitäten der Anlagen des ruhenden Verkehrs und die Durchlaßfähigkeit der Zu- und Abfahrtsstraßen aufeinander abzustimmen,
- die Standorte der Stellplätze so zu wählen, daß gemäß Abschn. 2.2.4. eine Mehrfachnutzung gewährleistet ist,
- Möglichkeiten der Einführung verkehrsorganisatorischer Maßnahmen, wie Parkzeitregulierung und Parkleitsystem, zu berücksichtigen.

3.3.2. Der Stellplatzbedarf ist ebenerdig und in mehrgeschossigen Anlagen abzudecken.

Sind zur Deckung des ermittelten Stellplatzbedarfs Anlagen des ruhenden Verkehrs in mehreren Ebenen erforderlich, ist in Abhängigkeit von der städtebaulichen Gesamtlösung der Anteil an mehrgeschossigen Anlagen festzulegen.

Für Neubauwohngebiete mit vorwiegend 5 bis durchschnittlich 8 Wohngeschossen ist städtebaulich eine Fläche zu planen, deren Größe 80 % des Endbedarfs in ebenerdiger Aufstellung entsprechen würde. Der restliche Bedarf bis zum Prognoserichtwert ist durch eine teilweise Überbauung dieser Fläche mit mehrgeschossigen Anlagen abzudecken.

Bei durchschnittlich höherer Bebauung ist der Anteil der mehrgeschossigen Anlagen — Parkpalette, Hochgarage — in Abhängigkeit von den örtlichen Bedingungen festzulegen.

3.3.3. Die Anlagen des ruhenden Verkehrs sind überwiegend in Randlage der Wohngebiete anzuordnen; nur ein geringer Teil der Anlagen ist innerhalb der Wohngebiete vorzusehen. Es ist anzustreben, daß mindestens 70 % der Stellplätze am Rande der Wohngebiete liegen. Innerhalb der Wohngebiete sollten höchstens 30 % der Stellplätze angeordnet werden.

Bei der Zuordnung der Anlagen des ruhenden Verkehrs zu den Verkehrszielen sind der Parkzweck, die Parkdauer, die Qualität der Anlagen und das für das Bebauungsgebiet vorgesehene Erschließungssystem zu berücksichtigen.

Für die Entfernungen zwischen den Anlagen des ruhenden Verkehrs und den Verkehrszielen gelten die Werte der Anlage 5.

3.3.4. Bei der Anordnung von Anlagen des ruhenden Verkehrs sind die zulässigen Immissionsrichtwerte

- maximaler Schalldruckpegel
- äquivalenter Dauerschallpegel

einzuhalten.

Die Immissionsrichtwerte sind in Abhängigkeit von Gebietsstruktur, Gebäudelage, Gebäudefunktion und Tageszeit festgelegt (s. Erste Durchführungsbestimmung vom 26. Oktober 1970 zur Vierten Durchführungsverordnung zum Landeskulturgesetz — Schutz vor Lärm — Begrenzung der Lärmimmission — [GBl. II Nr. 87 S. 595]).

Die zur Einhaltung der zulässigen Immissionsrichtwerte erforderlichen Maßnahmen sind auszuweisen und der Nachweis der Einhaltung ist zu führen.

3.3.5. Die Gestaltung und Bauausführung der Anlagen des ruhenden Verkehrs haben von den Festlegungen gemäß den Abschnitten 3.3.1. bis 3.3.4. sowie von:

- den Anforderungen der städtebaulichen Einordnung und den Standortbedingungen,
- der voraussichtlichen Nutzungsdauer der Anlage (Zwischenlösung, langfristige Zwischenlösung, endgültige Anlage),
- der Häufigkeit der Nutzung der Anlage auszugehen.

Anlage 1a
zu vorstehender Richtlinie

Richtwerte zur Ermittlung des Stellplatzbedarfs von Wohngebieten
(Die Richtwerte gelten für einen Motorisierungsgrad von 1 Pkw/3,5 EW)

Bauliche Anlage	Kapazitätseinheit	Kapazitätseinheiten je 1 Stellplatz
Wohngebäude	Wohnungseinheit ¹⁾	1
Kaufhalle	m ² Verkaufsraumfläche	25
Fachverkaufsstelle	m ² Verkaufsraumfläche	10
Gaststätte, Café	Gastplätze	15
Mehrzwecksaal	Saalreihenplätze	20
Zweigbibliothek	Bände	1 500
Allgemeinbildende Polytechnische Oberschule	Schülerplätze	72
Erweiterte Oberschule	Schülerplätze	30
Kindergarten, Kinderkrippe	Plätze	50
Komplexe Annahmestelle für Dienstleistungen	m ² Lagerfläche	30
Chemische Reinigungseinrichtungen	Chemische Reinigungseinheiten	3
Postamt	m ² Nutzfläche	50
Sparkassenzweigstelle	Arbeitsplätze	2
Friseur, Kosmetiksalon	Arbeitsplätze	3
Sofortwäscherei/Selbstbedienungswäscherei	Waschmaschineneinheiten	5
Hallenbad (ohne Zuschauer)	m ² Wasserfläche	15
Sporthalle (ohne Zuschauer)	m ² Sportfläche	50
Sportplatzanlage	m ² Sportplatzfläche	2 000
Ambulatorium/Poliklinik	ärztlicher Arbeitsplatz	0,75
Apotheke	pharmazeutische Arbeitsplätze	2
Einrichtungen der staatlichen Organe, der gesellschaftlichen Organisationen und der Kommunalen Wohnungsverwaltung	m ² Nutzfläche	75
Feierabendheim	Plätze	20

¹⁾ einschließlich Fahrzeuge der Besucher, Krafträder und Sonderfahrzeuge.

In Randlage ist zusätzlich 1 Waschstelle je 50 Stellplätze vorzusehen. Diese Waschstellen sind in größeren Waschplätzen zusammenzufassen.

Anlage 1b
zu vorstehender Richtlinie

Richtwerte zur Ermittlung des Stellplatzbedarfs von gesellschaftlichen Einrichtungen mit überörtlicher Bedeutung und Arbeitsstätten
(Die Richtwerte gelten für einen Motorisierungsgrad von 1 Pkw/3,5 EW)

Bauliche Anlage	Kapazitätseinheit	Differenzierung der Kapazitätseinheiten ²⁾ je Stellplatz nach					
		Kapazitätseinheiten ²⁾ je 1 Stellplatz		Bedarf der Beschäft.		Bedarf der Besucher und Sonstigen	
1 Ministerium, Zentrale Verwaltung	m ² Nutzfläche	30...	40	35...	50	150...	200
2 Sonstige Verwaltung, Büro							
erheblicher Besucherverkehr	m ² Nutzfläche	15...	25	25...	45	30...	50
geringer Besucherverkehr	m ² Nutzfläche	20...	35	25...	45	100...	175
3 Waren- und Kaufhaus	m ² Verkaufsraumfl.	20...	30	80...	120	25...	40
4 Fachverkaufsstelle	m ² Verkaufsraumfl.	4...	8	15...	30	5...	10
5 Theater, Konzerthaus, Kongreßhalle, Varieté							
Sitzplätze	Sitzplätze	3...	5	30...	50	3...	5
6 Kino	Sitzplätze	7...	10	70...	100	8...	11
7 Gaststätte, Café	Sitzplätze	6...	10	25...	40	8...	13
8 Ausflugs-gaststätte	Sitzplätze	6...	8	25...	40	8...	10
9a Hotel ¹⁾ repräsentativ und Kategorie I	Betten	1...	2	4...	8	1,5...	2,5
9b Hotel ¹⁾ Kategorie II und Touristik	Betten	2...	4	8...	16	2,5...	5,0
10 Krankenhaus, Sanatorium	Betten	2...	4	5...	10	3,5...	6,5
11 Universität, Hoch- und Fachschule	Lehrkraft, Angest.	3...	5	3...	5	—	—
11 Universität, Hoch- und Fachschule	Studenten	15...	25	15...	25	—	—
11 Universität, Hoch- und Fachschule							
Auditorium maximum	Sitzplätze	3...	4	—	—	3...	4
12 Berufsschule	Klassenraum	0,3...	0,5	0,3...	0,5	—	—
13 Internat	Bewohner	7...	10	—	—	7...	10

¹⁾ Der Bedarf der zum Hotel gehörenden öffentlichen Gaststättenplätze ist gesondert zu bestimmen.

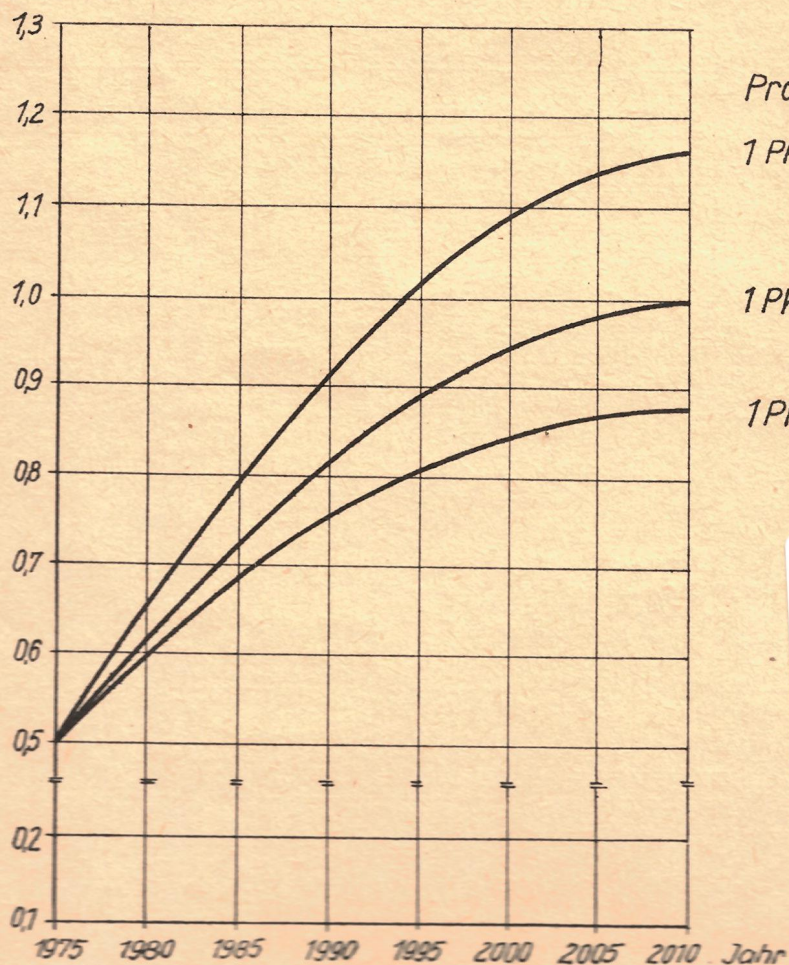
²⁾ Die Werte sind gerundet.

Bauliche Anlage	Kapazitätseinheit	Differenzierung der Kapazitätseinheiten ²⁾ je Stellplatz nach			
		Kapazitäts-einheiten ²⁾ je 1 Stellplatz		Bedarf der Beschäft. Besucher und Sonstigen	
14 Sporthalle und -anlage, Hallenbad repräsentativ	Besucher/Veranstaltg. (Mittelwert)	5... 10	—	5... 10	
allgemein	(Mittelwert)	10... 15	—	10... 15	
15 Hauptpostamt	Arbeitspl. m ² Nutzfläche	3... 5	3... 5		25
16 Freibad	Besucher/Tag (Mittelwert)	30... 70	—	30... 70	
— innerhalb des Stadtgebietes	(Mittelwert)	5... 25	—	5... 25	
— mit starkem Ausflugsverkehr					
17 Museum, Ausstellungshalle	Arbeitsplätze	3... 5	3... 5		
Museum	Besucher/Std. (Mittelwert)	10... 20		10... 20	
18 Ausstellungshalle	(Mittelwert)	5... 15		5... 15	
19 Industrie und Handwerksbetrieb	Arbeitsplätze	2,5... 4,5	3... 5	30... 50	
20 Hauptbahnhof	EW der Stadt	800... 1 200	—	800... 1 200	
21 Ferienhaus	Betten	3... 6	12... 24	4... 8	
22 Bungalowsiedlung	Bungalow	1... 2	—	1... 2	
23 Campingplatz	Personen	3... 4	—	3... 4	
24 Friedhof, Krematorium	Plätze der Feierhalle	8... 12	—	8... 12	
25 Poliklinik	Ärztliche Arbeitsplätze	0,5	0,75	1,25	

²⁾ Die Werte sind gerundet.

Anlage 2
zu vorstehender Richtlinie **Koeffizienten zur Umrechnung der Richtwerte des Stellplatzbedarfs**

Koeffizient



Prognoserichtwert

1 Pkw / 3,0 EW

1 Pkw / 3,5 EW

1 Pkw / 4,0 EW

Anlage 3
zu vorstehender Richtlinie

Beispiele für die Ermittlung des Stellplatzbedarfs

1. Wohngebiet mit 2 000 Wohnungseinheiten, geplante Fertigstellung 1979
Der Generalverkehrsplan enthält keinen Prognoserichtwert der Motorisierung, anzusetzen ist demzufolge 1 Pkw/3,5 EW

Ausstattung	Kapazitätseinheit	Kapazitätsangebot	Richtwert nach Anlage 1 a (Kapazität je 1 Stellpl.)	Stellplatzbedarf (Stellpl.)
Wohngebäude	Wohnungseinheit	2 000	1	2 000
Kinderkrippe	Plätze	180	50	4
Kindergarten	Plätze	300	50	6
Allgemeinbildende Polytechnische Oberschule	Schülerplätze	1 140	72	16
Wohngebietsgaststätte	Gastplätze	210	15	14
Sportplatzanlage	m ² Sportfläche	24 000	2 000	12
Sporthalle	m ² Sportfläche	540	50	11
Kaufhalle	m ² Verkaufsraumfläche	720	25	29
Sparkassenzweigstelle	Arbeitsplatz	4	2	2
Ambulatorium	Ärztlicher Arbeitsplatz	9	0,75	12
Komplexe Annahmestelle	m ² Lagerfläche	30	30	1
Umrechnungskoeffizient nach Anlage 2				2 107

- für das Jahr 1984 : 0,71
- für das Jahr 2010 : 1,00

Stellplatzbedarf

- im Jahre 1984 : 2 107 · 0,71 = 1 496 Stellplätze
- im Jahre 2010 : 2 107 · 1,00 = 2 107 Stellplätze

2. Warenhaus mit 5 000 m² Verkaufsraumfläche geplante Fertigstellung 1976

Prognoserichtwert der Motorisierung gemäß Generalverkehrsplan 1 Pkw/4 EW

Reduzierung des Stellplatzangebotes für Beschäftigte gemäß Generalverkehrsplan auf 40 %

Richtwerte des Stellplatzbedarfs nach Anlage 1 b (Mittelwerte)

Beschäftigte: 100 m² Verkaufsraumfläche/Stellplatz

Besucher: 32,5 m² Verkaufsraumfläche/Stellplatz

Umrechnungskoeffizient nach Anlage 2

- für das Jahr 1981 : 0,61
- für das Jahr 2010 : 0,88

Stellplatzbedarf

- im Jahre 1981 : 5 000 $\left(\frac{1}{100} \cdot 0,4 + \frac{1}{32,5} \right) \cdot 0,61 = 106$ Stellplätze
- im Jahre 2010 : 5 000 $\left(\frac{1}{100} \cdot 0,4 + \frac{1}{32,5} \right) \cdot 0,88 = 153$ Stellplätze

Anlage 4
zu vorstehender Richtlinie

Fußwegentfernungen zwischen den Anlagen des ruhenden Verkehrs und den Verkehrszielen

Verkehrsziel	Art der Anlage des ruhenden Verkehrs	Lage der Anlage	empfohlene Fußwegentfernung zwischen der Anlage des ruhenden Verkehrs und dem Verkehrsziel	maximale Fußwegentfernung zwischen der Anlage des ruhenden Verkehrs und dem Verkehrsziel
- Parkdauer	ungeschützte Aufstellung Parkstreifen	innerhalb des Wohngebietes	} 150 m	} 250 m
- Parkzweck				
	geschützte Aufstellung Flachgarage	in Randlage	} 400 m	} 800 m
		in Randlage		
		in Randlage		
Gesellschaftliche Einrichtungen und Arbeitsstätten				
- Kurzparker (Einkauf, Besuch)	-	Wohngebiet Stadtzentrum	unmittelbare Zuordnung bis 300 m	
- Langparker	-	Stadtzentrum	bis 500 m	

Anlage 5

zu vorstehender Richtlinie

Nicht mehr anzuwendende Richtlinien und Empfehlungen

Im Einvernehmen mit den Herausgebern sind folgende Richtlinien und Empfehlungen nicht bzw. auszugsweise nicht mehr anzuwenden:

1. Richtlinie für Stadtstraßen (RIST)
 - Tabellen 5.2. und 5.3.
 - die Ausführungen in den Abschnitten 5.2. und 5.3., soweit sie im Widerspruch zur Richtlinie für die Planung der Anlagen des ruhenden Verkehrs stehen.
2. KDT-Empfehlung Sw 206
 - der Abschnitt 2.3. einschließlich Tabelle 1
 - die im Abschnitt 2.1. ausgewiesene Entfernung für den Fußweg.
3. TGL 19 728 – vorläufiger Entwurf.
4. Wohngebiete – Grundsätze und Kennziffern (Schriftenreihe der Bauforschung – Reihe Städtebau und Architektur – Heft 42)
 - die Tabellen 13 (hier Art der Parkanlagen und Entfernung zum Verkehrsziel), 14 und 15,
 - die Tabelle 17 hat z. T. geänderte Werte (siehe Anhang 2 der Richtlinie für die Planung der Anlagen des ruhenden Verkehrs),
 - die Werte für Verkehrsflächen des ruhenden Verkehrs in Tabelle 25 sind unter Beachtung des geänderten Motorisierungsgrades zu berechnen.

Anhang 1

zu vorstehender Richtlinie

Hinweise auf Rechtsvorschriften, Richtlinien und Empfehlungen

A. Allgemeingültige Bestimmungen

1. Gesetz vom 12. Juli 1973 über die örtlichen Volksvertretungen und ihre Organe in der Deutschen Demokratischen Republik (GBl. I Nr. 32 S. 313)
2. Beschluß vom 16. Dezember 1970 über die Planung und Leitung des Prozesses der Reproduktion der Grundfonds – Auszug – (GBl. II 1971 Nr. 1 S. 1)

Anhang 2

zu vorstehender Richtlinie

Grundflächenbedarf für Anlagen des ruhenden Verkehrs

Aufstellart	Grundfläche*) m ² /Stellplatz	
Parkspur**)	16,0	
Parkstreifen**)		
senkrecht	13,0	
schräg	20,0	
Parkplatz**)	22,0	
Reihengarage	30,0	
zweigeschossige Parkpalette	15,0	
mehrgeschossige Parkbauten		
2 gesch.	15,0	
3 gesch.***)	10,0	
4 gesch.	7,5	
5 gesch.	6,0	

- *) Die Grundfläche enthält:
- bei Parkspuren und Parkstreifen die Stellplätze ohne Fahrbahnanteil
 - bei Parkplätzen die Stellplätze mit Fahrgassen
 - bei Reihengaragen die bebaute Fläche mit Fahrgassen
 - bei Parkpaletten und Hochgaragen die bebaute Fläche und Rampen

**) Flächen für Baum- und Strauchpflanzungen sind in den Werten nicht enthalten

***) ist wegen des relativ hohen Flächen- und Baukostenaufwandes nicht zu empfehlen.

Senatsbibliothek Berlin

N11<

43201730

109

Zentral- und Landesbibliothek Berlin



Strasse des 17. Juni 112, 10623 Berlin